صناعة السفن الشراعية
في الكويت

د. يعقوب يوسف الحجي



مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ١٩٩٨



ردمك ٩-٠٤-٣٢-٩٩٩٠٦
ISBN 99906-32-04-9

صناعة السفن الشراعية
في الكويت

فهرسة مكتبة الكويت الوطنية

الحجي، يعقوب يوسف

صناعة السفن الشراعية في الكويت/ يعقوب يوسف الحجي؛ تقديم عبدالله يوسف الغنيم . -

ط٢ . الكويت : مركز البحوث والدراسات الكويتية، ١٩٩٨م .

٣٨٨ ص؛ ٢٩,٥ سم - (التراث البحري) .

الكشافات : ص ص

الببليوجرافيا : ص ص

ردمك ٩-٠٤-٣٢-٩٩٩٠٦

١ . الكويت - السفن الشراعية - صناعة أ . السلسلة

ديوي 386.2209

ردمك ٩-٠٤-٣٢-٩٩٩٠٦
ISBN 99906-32-04-9

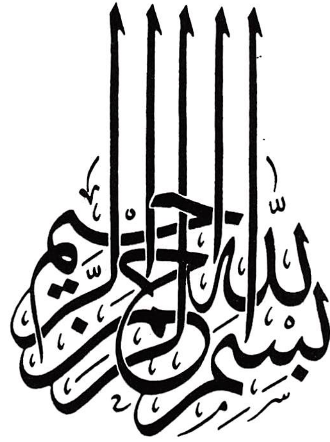
الطبعة الأولى ١٩٨٨ - مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية
الطبعة الثانية ١٩٩٨ - مركز البحوث والدراسات الكويتية

مركز البحوث والدراسات الكويتية ص. ب: ٦٥١٣١ المنصورية. (35652) - كويت
فاكس: ٢٥٧٤٠٧٨ - هاتف: ٢٥٧٤٠٨١/ ٣
بريد الإنترنت: E-mail: Webmaster @crsk.org
شبكة الإنترنت: Homepage: http:/www. crsk.org

صناعة السفن الشراعية في الكويت

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ١٩٩٨


بسم الله الرحمن الرحيم



الإهــداء

إلى روح الأستاذ علي عبد الله عبد الرسول
- ابن هذا الوطن ، وأحد رجاله الأوفياء -
الذي لولاه ما كتب هذا الكتاب

تصدير

يجيء هذا الإصدار عن صناعة السفن الشراعية في الكويت للدكتور يعقوب الحجي المستشار بمركز البحوث والدراسات الكويتية واحدا من أهم الإصدارات ذات الصلة بالتوثيق التاريخي والتراثي لماضي الكويت وقيام الحياة على أرضها مصحوبة بسمات ودلائل على التميز في بعض مجالاتها الحيوية في ضوء إمكانات العصر والظروف البيئية والاقتصادية السائدة آنذاك.

وثمة أمران جديران بالنظر والتسجيل الدقيق في هذا الكتاب، أولهما: تفوق أهل الكويت في صناعة السفن الشراعية، وإتقانها على هذا النحو الذي مكّن لهم من الإبحار بها في مهام متعددة: سفرا أو غوصا أو تجارة، مؤكدة التواصل الدولي والعالمي بين هذه الأرض الطيبة، وعالم المحيط الهندي الممتد من السواحل الأفريقية إلى سواحل الهند مرورا بموانى الخليج العربي وبحر العرب.

ثانيهما: تقدم هذه الصناعة، واتساعها لينضوي تحت لوائها ما يقرب من مئات من السفن مختلفة الأنواع والتصميمات، مجهزة بأدوات الملاحة والإعاشة التي يصعب خوض غمار البحار دونها، وذلك في بلد صغير، ومساحة محدودة من الأرض، وأعداد قليلة من سكانها لم تتوافر لهم المواد الخام التي تصنع منها هذه السفن في سهولة ويسر، فكان عليهم انتقاؤها واختيارها من مواطنها الأصلية، وجلبها، والإفادة منها في صنع هذه السفن بما أتاهم الله من خبرة تجارية، وموهبة صناعية تظاهرتا على توافر دقة الصنع، وجمال الشكل في هذه الصناعة الوطنية.

ومع أنه لم يبق لدينا سوى القليل النادر من هذه السفن التي نسعى اليوم من خلال هذا الكتاب أن تقدم الصورة الجليّة لأصول هذه الصناعة، وتطورها، وأساليب العمل التقليدية والمستحدثة في بنائها، والأدوات التي ساعدت على تحقيق السبق فيها، والرواد الأوائل من أساتذة هذا الفن ومساعديهم، وربابنة هذه السفن وملاحيها والعاملين عليها، وأصحابها الذين كان لهم فضل المبادرة في إنشائها واستثمارها وإدارة شؤون أفرادها في البر والبحر، والأحداث الجسام التي اعترضت طريقها ذهابا وإيابا، وفرحة اللقاء بالأهل والأحباب حين تعود قافلة مبشرة بخير عميم لأبناء هذا البلد، وغير ذلك مما أصبح اليوم تراثا تاريخيا يجب أن توضح حقائقه أمام الأجيال المعاصرة واللاحقة، موثقة بالأخبار المتواترة وروايات من أمد الله في عمره من أصحاب هذه السفن، ونواخذتها، وشهود العيان، والرسومات والصور التي سجلت فيما سجلت جزءا كبيرا من هذا التاريخ، وشهدت بروعة لا يملك الإنسان أمامها إلا الاعتزاز بماض مجيد لهؤلاء الأوائل الذين عاشوا تاريخ النشأة، وأسهموا بجدهم وسعيهم في رسم طريق الأمل والنهضة، وكانت سنوات الشراع التي باركها هذا الجهد رمزا لكفاح



شعب عاش على أرضه حرا كريما لم يقعده فقر الأرض في الموارد الطبيعية (قبل اكتشاف النفط) عن السعي في طلب الرزق في أعالي البحار رغبة في توفير مقومات الحياة في هذا البلد الصغير .

وإلى جانب ما حظيت به هذه الصناعة في الكويت من الإتقان وقوة التحمل في مواجهة العوامل الموسمية على طول طريق إبحارها ذهابا وجيئة ، فإن أمورا أخرى من سمات الذوق الفني ودلائله كانت متوافرة لها ، تلك التي تلبي حاجات الاستخدام المهمة من ناحية ، ومن ناحية أخرى تكسب السفن رؤى مشرقة ، ونشاطا ملحوظا ، ومهارة فائقة في شق عباب الماء ، فضلا عن الجلال والجمال الذي تحاط بهما هذه السفن حال إدبارها وإقبالها .

لقد تنوعت هذه المظاهر الفنية في هذه الصناعة ، فكانت ثمة أجيال من هذه السفن يتميز كل منها بطابع خاص في روعة التصميم وجمال الشكل ، ودرجة الانسياب ، فكانت «البغلة» ، وكان «البتيل» ، وكان «البوم» وغيرها الكثير .

أنواع وطرزٌ مختلفة ولكنها كلها بنات الكويت ، وحاملة راياتها بين الأمواج العالية ، وعلى طول الشواطئ العامرة .

ومع كثرة ما ورد في هذا الكتاب من أسماء وأنواع لهذه السفن ونواخذها ، وملاحيها ، وأصحابها ، وأيام تاريخية شهدت أحداث نشأتها ، والاحتفالات الشعبية الكبيرة بنزولها إلى ساحة المياه الإقليمية ، رافعة أشرعتها ، مشيعة بدعوات خالصة وأمنيات طيبة !!

مع هذا كله فإن كثيرا من السفن التي لم يرد ذكرها ، كانت لها أيام مشهودة في تاريخ الملاحة الكويتية ، وكان لأصحابها من العائلات الكويتية الكريمة باع مشهود في دعم هذه الصناعة ، وحيث لم تتوافر المعلومات الكافية عن هذه السفن أو عن أصحابها ، فإن ما قدمناه خلال هذا الكتاب يعد نموذجا لما كان موجودا ، وأكدت الروايات المتواترة وشهود العيان حقائقه . ولم يخطر ببال مؤلف الكتاب أبدا إهمال ما سواه عن عمد أو تقصير .

ومن ثم كان الأمل كبيرا في استجابة أصحاب السفن التي لم يرد ذكرها إلى نداء المركز بسرعة المبادرة إلى تقديم المعلومات والوثائق المفيدة في هذا المجال ، ونحن إذ نحرص على ذلك نؤكد أهمية إبرازه في إصدارات أخرى مماثلة إن شاء الله تعالى .

وعاشت الكويت موصولة بماض مجيد ، آمنة في حاضر زاهر ، متطلعة دائما إلى غد أفضل .

والله من وراء القصد يهدي إلى سواء السبيل .

أ . د . عبدالله يوسف الغنيم

مقدمة الطبعة الأولى

لعلها ليست مجرد مصادفة، تلك التي قادتني في عام ١٩٧٦ إلى حيث تُصنع السفن في الكويت، لأقابل صانع السفن الكبير الأستاذ علي عبدالرسول، وأعجب به وبحرفته، وألازمه منذ ذلك الحين وأتعلم منه الكثير. نعم إن هناك رواسب في نفسي بررت حبي لهذه الحرفة -حرفة صناعة السفن الشراعية- جعلتني أود لو أن عصرها الذهبي عاد من جديد. فقد كنت صبيا عندما أوشك تراث البحر في الكويت على الزوال، وكنت ألعب مع رفقة لي على ساحل البحر بين تلك السفن الراسية بكل جمال ووقار. ولم نكن نظن أن هذه السفن ستختفي عن ناظرنا في يوم من الأيام، ولم نكن نتصور غير ساحل البحر مكانا يمكن أن يلعب فيه الأطفال، حتى إذا ما أطلت الستينيات من هذا القرن، مشيت في طريق المدرسة الطويل، وقطعت كل علاقة لي بالبحر وحياته. ولكن وبعد أن انسلخ من العمر ما يقارب ثلاثين عاما عادت علاقتي بالبحر من جديد.

لازمت الأستاذ علي عبدالرسول وغيره من صناع السفن منذ ذلك الحين (١٩٧٦)، وحاولت أن أتعلم منهم طريقة صناعة «البوم» -تلك السفينة المتميزة- وغيرها من السفن، وسجلت بالصور والكلمات جميع الخطوات المهمة التي يتبعها صناع السفن في الكويت، بالإضافة إلى ما يتعلق بالسفن التي صنعت في الكويت وبصانعيها ونواخذتها (قباطنتها) من تاريخ، ووضعت في ذلك كتابا أعرضه على القارئ، وأحسبه ذا نفع لكل مهتم بصناعة السفن الشراعية في الكويت. وسوف لن أدعي من بذل للجهد في سبيل هذا الكتاب أكثر مما يبذله أي مؤرخ يجتهد ليقدم للناس عملا فيه نفع لهم على مر السنين. وسوف لن أشرح ما يتضمنه هذا الكتاب من فصول ومحتوى، وإنما أترك للقارئ أمر ذلك. ولكن لابد في هذا المجال من أن أشكر جميع من قابلت من صناع سفن ونواخذة وبحارة وتجار، على رحابة صدورهم وعلى المعلومات القيمة التي أمدوني بها، فلولاهم ما تجرأت على كتابة صفحة واحدة من هذا الكتاب. كما أود أن أشكر جميع الإخوة والأخوات في مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية لترحيبهم بمخطوط الكتاب، واهتمامهم بموضوعه، والتكرم بإخراجه وطبعه وتوزيعه، وهو جهد ليس بالقليل عند من يعرف أن الكتاب ليس مجرد طبع كلمات مصفوفة على ورق نظيف.

د. يعقوب يوسف الحجي
الكويت في رمضان ١٤٠٨هـ
مـايـو ١٩٨٨م

مقدمة الطبعة الثانية

منذ أن صدرت الطبعة الأولى من هذا الكتاب من قبل مركز التراث الشعبي لدول مجلس التعاون في دولة قطر في عام ١٩٨٨ ، وعلاقتي بصناعة السفن الشراعية وبكبار صناعها في الكويت والخليج مستمرة لم تنقطع . فقد استمرت ملازمتي للأستاذ علي عبد الله عبد الرسول ، آخر كبار صناع السفن في الكويت والخليج حتى وفاته في أواخر عام ١٩٩٥ ، فكان خير معين لي على إصدار هذه الطبعة (الثانية) من هذا الكتاب . كما أن الفرصة التي وفرها لنا صاحب السمو أمير الكويت الشيخ جابر الأحمد الصباح حين أصدر أمره السامي ببناء «المهلب الجديد» عام ١٩٩٦ ، كانت خير دافع لي إلى إعادة كتابة الفصل الخاص بخطوات صناعة سفينة من نوع «البوم السفّار» . كذلك فإن الكثير من الصور الفوتوغرافية القديمة عن صناعة السفن الشراعية التي تجمعت لدى مركز البحوث والدراسات الكويتية وجدت مكانها في هذه الطبعة فأغنتها . كما أن المعلومات التي تجمعت لديّ عن استيراد الأخشاب من الهند ونقلها على السفن الشراعية الكويتية ، ساعدتني على إعادة كتابة فصل «تكاليف صناعة السفن في الكويت» فأصبح عنوانه «اقتصاديات صناعة السفن الشراعية في الكويت» . والفضل في هذا يعود إلى نواخذة السفر الشراعي الكويتي وإلى تجار الأخشاب في ميناء كاليكوت الهندي ، وإلى تقارير المعتمد السياسي البريطاني في الكويت .

وإني لأرجو أن تكون هذه الطبعة التي يقوم بنشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية مشكورا في متناول عموم القراء وطلبة المدارس إضافة إلى معرفة كل مهتم بتراث دول الخليج الحرفي والبحري . ولا يسعني في الختام سوى تقديم الشكر لكل من ساهم في إنجاز هذا الكتاب ، وهم كثر لا أستطيع أن أذكرهم بالاسم خوفا من نسيان بعضهم ، فلهم جميعا مني وافر الشكر وتقدير الفضل .

د . يعقوب يوسف الحجي
الكويت في ذو القعدة ١٤١٨هـ
مـارس ١٩٩٨م



الفصل الأول

نشأة الكويت وصناعة السفن فيها



نشأة الكويت وصناعة السفن فيها

يطل الجانب الشرقي من شبه الجزيرة العربية بأكمله على البحر، وهذا ما جعل البحر البوابة الطبيعية لشرق شبه الجزيرة العربية، فعن طريقه يحصل السكان فيها على حاجياتهم الأساسية من مأكل وملبس وغير ذلك، لذا نشأت منذ القدم مواني عديدة على هذا الساحل مثل ميناء العقير ودارين والقطيف وغيرها. وكانت بضائع الهند واليمن تصل إليها حيث تنقل غربا إلى نجد وما جاورها من قرى. فالبحر كان دائما من أهم عوامل العمران التي شهدها هذا الجزء من شبه الجزيرة العربية.

ولقد كان هذا الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية تحت حكم بني خالد بعد أن تغلبوا على الحاكم العثماني في منطقة الأحساء، ووضعوا هذا الساحل (من الكويت شمالا وحتى قطر جنوبا) تحت حكمهم، فكان من الطبيعي أن تكون القرى المنتشرة على هذا الساحل تابعة لهم أو تحت نفوذهم. من هذه القرى ما كان يعرف بالقرين أو الكويت، التي كانت في مطلع القرن السابع عشر ليست سوى أرض قفراء يعتمد سكانها على البحر وصيد الأسماك وربما الغوص على اللؤلؤ كذلك.

وفي تلك الفترة أنشأ أحد زعماء بني خالد حصنا صغيرا مطلا على البحر في ذلك المكان المطل على الساحل (القرين). فكان مستودعا له يحفظ فيه الزاد والذخيرة، ويستريح فيه حيث المراعي الجيدة بالقرب منه. ولقد عرف هذا الحصن «بالكوت» وأصبح يطلق عليه كوت ابن عريعر. هذا الكوت أصبح فيما بعد نواة للدولة المعروفة اليوم بالكويت.

من جهة أخرى، وفي حوالي أواخر القرن السابع عشر الميلادي هاجرت جماعة من القبائل العربية من وسط نجد إلى الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية هربا من القحط والمجاعات. وفي قطر استقرت جماعة منهم تدعى العتوب، بدأت حياتها معتمدة على البحر، فأصبحوا أهل غوص وصيد للأسماك وربما صناع سفن كذلك، معتمدين على خبرات بحرية حصلوا عليها من جراء اتصالهم بالشعوب البحرية من حولهم في البحرين وعمان وساحل فارس.

كانت قطر آنذاك تحت حكم آل مسلم. وفي فترة من الزمن حدث خلاف بين هؤلاء العتوب وآل مسلم، فاضطر العتوب إلى مغادرة قطر فركبوا سفنهم وأبحروا بها شمالا كما تذكر الروايات المحلية عنهم ذلك. ولكن وجهات سيرهم تعددت، وما يهمنا هو أن هؤلاء العتوب وصلوا البصرة في حوالي العام ١٧٠١، وهم على سطح ما يقارب ١٥٠ سفينة شراعية، وسكنوا بالقرب من مدخل شط العرب[1]. وقيل إنهم سكنوا أم قصر بالقرب من الفاو. ولقد أراد متسلم البصرة علي باشا أن يوّطنهم في مكانهم كي يستفيد من خبراتهم التجارية والبحرية، ولكنه لم يستطع إقناع الحكومة العثمانية بهذا، فلم تسمح لهم بالبقاء نظرا لتعرضهم للقوافل وللسفن عند مدخل شط العرب، فأبحروا بسفنهم جنوبا باتجاه القرين التي كانت خارج النفوذ العثماني آنذاك. ولقد رحب بنو خالد بالقادمين العتوب إلى القرين نظرا للعداء بين بني خالد والسلطات العثمانية، فسمحوا لهم بالاستقرار في هذا الجزء من حماهم.

غير أن هناك من يحدد وصول العتوب إلى القرين بعام

(1) Slot, B.J., "The Origins Of Kuwait", P. 71.



١٧١٦[1]. على أن الشيخ مبارك الصباح ذكر في رسالة له إلى أحد ولاة البصرة أن آل صباح نزلوا الكويت عام ١٦١٣، وهذا أقدم تاريخ يذكر لنشأة الكويت.

وصل العتوب إلى القرين فوجدوها بيئة بحرية صغيرة يتمركز أهلها حول الكوت الذي أنشأه ابن عريعر، فسكنوها وارتبطت حياتهم بالبحر أسوة بسكان القرين الأصليين. ولم يكن ذلك بالأمر الصعب عليهم، إذ أن خبرات العتوب البحرية مكنتهم من الاندماج في ذلك المحيط، فأصبحوا يمارسون الصيد والغوص وربما صناعة السفن كذلك.

وحين ضعف نفوذ بني خالد استطاع العتوب الاستقلال بالقرين، وأصبحوا حكاما عليها. ففي عام ١٧٥٦ يذكر كبنهاوزن، المسؤول عن مكتب شركة الهند الشرقية الهولندية في جزيرة خرج الإيرانية، أن العتوب كانوا تحت حكم عدة شيوخ، وذكر منهم مبارك بن صباح ومحمد آل خليفة[2]، كما ذكر أن العتوب يمتلكون ٣٠٠ سفينة، ولكنها كانت سفنا صغيرة للغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك (وربما للنقل بين الموانى داخل الخليج). كما ذكر أنه يمكن تجنيد ٤٠٠٠ رجل مسلح منهم، وأنهم لا يبحرون بسفنهم هذه إلى أبعد من مغاصات اللؤلؤ الموجودة بالقرب من البحرين. أي أن هؤلاء العتوب ومن كان

(١) المصدر السابق، ص ٧٢.
(٢) المصدر السابق، ص ٨٩.



موجودا قبلهم في القرين، لم يكونوا يبحرون للهند بعد. كذلك كانت القرين محطة للقوافل التجارية الحاملة للبضاعة وللبريد من الهند إلى حلب. وقد زار الرحالة نيبور ميناء بوشهر الإيراني عام ١٧٦٥، وجمع الكثير من المعلومات عن القرين، فذكر أن عدد سكانها كان حوالي ١٠ آلاف نسمة، وأنهم كانوا يمتلكون حوالي ٨٠٠ سفينة(١) للغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك.

وفي عام ١٧٦٤ حين حكم الكويت الشيخ عبد الله ابن صباح الأول، دخل الكويتيون أول معركة حربية بحرية في تاريخهم، تلك هي واقعة الرقة، حيث أودع الكويتيون «نساءهم وأموالهم في سفن وساروا بسفن أخرى لمقابلة عدوهم»(٢). ولقد كان لمعرفة أهل الكويت بطبيعة البحر من حولهم وصغر سفنهم وكفاءتها أكبر الأثر في انتصارهم على بني كعب وهزيمتهم.

وما إن أطل القرن التاسع عشر وأصبحت الكويت تحت حكم الشيخ جابر الأول (جابر العيش) الذي زادت التجارة في عهده ازدهارا، حتى تبنى صناع السفن الكويتيون صنع «البغلة» و«البتيل» للنقل التجاري، فكانت تلك نقطة تحولا كبيرا في قدراتهم البحرية والتجارية، حيث استطاعوا الوصول بهذه السفن إلى سواحل الهند واليمن لنقل البضائع منها وإليها دونما حاجة إلى الاعتماد على ميناء مسقط كوسيط تجاري. ففي عام ١٨١٦ وصف الرحالة الإنجليزي بكنجهام ميناء الكويت بأنه ميناء «عظيم»، وذكر أن تجارها يتعاملون مع غيرهم من أم الخليج، وأن بحارة الكويت مهرة وشجعان. أما سفنهم فقد قاربت مائة سفينة ما بين كبيرة وصغيرة. كما ذكر بكنجهام أن تجارة نقل الخيول العربية الأصيلة عن طريق السفن إلى الهند كانت تجارة رائجة في الكويت آنذاك.

وأما القبطان بروكس فيقول في تقريره عام ١٨٢٩ إن الكويت كانت الممول الرئيسي لشمال ووسط نجد بالقمح وبالقهوة وبالمنتجات الأخرى الضرورية، وأن لديها ١٥ سفينة من نوع البغلة حمولتها ما بين ١٠٠ إلى ٤٠٠ طن، إضافة إلى العديد من السفن الأخرى المستخدمة في الغوص وفي صيد الأسماك، والتي بلغ عددها آنذاك حوالي ١٧٠ سفينة (٣).

كما ذكر أن الكويت تصدر اللؤلؤ والخيول والسمن الطبيعي، وأن سفنها كانت تصل إلى موانى الهند والبحر الأحمر.

وأما الرحالة ستوكويلر فقد زار الكويت عام ١٨٣١، حيث وصلها من الهند على متن سفينة كويتية من نوع البغلة، بلغت حمولتها حوالي ٣٧٥ طنا، وذكر أن عدد بحارتها قارب خمسين بحارا، مما يدل على ضخامة مثل هذا النوع من السفن آنذاك، والتي كانت تستخدم لنقل الخيول والتمور إلى الهند، وتعود محملة بالأخشاب الهندية(٤).

وفي عام ١٨٤١ زار الكويت القبطان الإنجليزي هنل، ووصف المدينة بأنها «تمثل حالة من الازدهار الاجتماعي»، وأن عدد سكانها قارب ٢٥ ألف نسمة، وأنهم كانوا يمتلكون من السفن حوالي ٣٠ بغلة وبتيلا تستخدم في التجارة باستمرار مع الهند، إضافة إلى حوالي ٣٠ سفينة متوسطة الحجم تستخدم في حرفة النقل داخل الخليج (القطاعة) وحوالي ٣٥٠ سفينة صغيرة للغوص على اللؤلؤ(٥).

(١) المصدر السابق، ص ١٠٧.

(٢) عبد العزيز الرشيد، تاريخ الكويت، ١٩٢٦، الجزء الثاني، ص ٣.

(٣) Brucks, G.B., «Memoir Descriptive», P. 576.

(٤) Stocqueler, J.H., «Fifteen Months Pligrimage..», PP. 1-2

(٥) راجع كتاب The Modern History Of Kuwait للدكتور أحمد أبو حاكمة - ملحق رقم ٣.



أما في عام ١٨٦٣ فقد زار الكويت الكولونيل الإنجليزي پلي، وذكر أن السفن الصغيرة كانت تقوم بنقل البضائع من مواني الخليج الشمالية إلى الكويت حيث تقوم سفن الكويت الكبيرة من نوع البغلة بنقلها إلى الهند، وذكر أن التمر كان أحد الصادرات التي كانت تنقلها سفن الكويت إلى الهند. ويبدو أن السفن الكويتية من نوع البغلة كانت من الكبر بحيث لم يكن باستطاعتها دخول شط العرب والخروج منه بسهولة وهي محملة بالبضاعة، لذا كانت تنزل البضاعة التي تجلبها من الهند في الكويت لكي تقوم السفن الصغيرة بنقلها إلى مواني الخليج الشمالية. وأما عن بحارة الكويت فقد ذكر پلي أنهم حوالي ٤ آلاف بحار، وأثنى على سمعتهم الطيبة وعلى مهارتهم. كما ذكر في تقرير آخر (عام ١٨٦٦) «أن هناك حركة [في الكويت] كبيرة لنقل المتاجر، وربما كان سكانها [الكويت] أكثر سكان الخليج براعة في صناعة السفن والقوارب». كما أثنى الرحالة بلجريف (عام ١٨٦٢) على بحارة الكويت، وذكر أن لهم الصدارة بين شعوب الخليج من حيث مهارتهم وجسارتهم والسمعة الطيبة التي يتحلون بها. وأثنى على ميناء الكويت وعلى طقسها الصحي، وذكر أن هناك المئات من السفن الصغيرة التي تزور هذا الميناء.

وفي أواخر القرن التاسع عشر حصل تطور مهم في صناعة السفن الكويتية، حيث صمم صناع السفن الكويتيون البوم كسفينة نقل بدلا من البغلة، وقد أثبت أنه أفضل من البغلة في قدراته الملاحية. غير أن البوم في ذلك الوقت لم يكن ليداني البغلة من حيث حجمها، بل كان سفينة نقل متوسطة الحجم لا تزيد حمولتها على ١٥٠ طنا. ولكن ما إن أطل القرن العشرون وحكم الكويت الشيخ مبارك الصباح حتى ازدهرت تجارة الكويت، وأصبحت سفن الكويت تبحر حتى مواني تنزانيا على الساحل الأفريقي الشرقي. كما ازدهرت حرفة الغوص على اللؤلؤ كذلك، وأصبحت هذه الحرفة تجتذب إليها الأيدي العاملة من الكويت وباديتها ومن خارج الكويت (وسائر مواني الخليج واليمن وعمان). وكل هذا ساعد صناعة السفن في الكويت على التوسع والازدهار.

ففي عام ١٩١٤ (بعد نشوب الحرب العالمية الأولى) بدأ صناع السفن في الكويت صنع سفن كبيرة من نوع البوم السفّار لكي تحل محل البغلة في النقل الشراعي الكويتي، كما تم صنع بوم الماء، وهي سفن من نوع البوم مخصصة لنقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت، بعد أن أصبحت مصادر المياه المحلية في الكويت لا تفي بحاجة السكان فيها.

ولقد كان للجهود التي بذلها الشيخ مبارك لحماية الكويت وأهلها وتجارتها أكبر الأثر في ازدهارها وفي هجرة العديد من العائلات من نجد ومن سائر مواني الخليج إليها. كما هاجر إليها كذلك العديد من صناع السفن الخليجيين الذين سكنوا الكويت وعملوا في صنع السفن، وعرفوا بالبحارنة نظرا لهجرة الكثيرين منهم من البحرين إلى الكويت. كما جاء بعضهم من ميناء مسقط ومن ميناء لنجة وميناء الجسم كذلك. ولقد بلغ عدد السفن في الكويت في عام ١٩١٠ ما يقارب ٣٣٥٠ سفينة ما بين كبيرة وصغيرة.

وفي عام ١٩١٨ بلغ عدد سكان الكويت حوالي ٨٥ ألف نسمة، كما بلغ عدد السفن فيها عام ١٩٢٠ حوالي ٩٠٠ سفينة، منها حوالي ٢٠٠ سفينة للنقل البحري وحوالي ٧٠٠ سفينة للغوص على اللؤلؤ بالإضافة إلى سفن نقل الماء وصيد الأسماك. ولقد استمرت صناعة السفن على الرغم من توقف التجارة مع بادية نجد (في حوالي العام ١٩٢٠) ولكنها لم تكن بالسفن الكثيرة أو الكبيرة الحجم.

وبعد ذلك قامت الحرب العالمية الثانية، وازدادت حرفة الغوص تدهورا، كما منعت البواخر من إحضار المؤن



والبضائع إلى الخليج، واستمر الطلب على صنع السفن في الكويت نظرا لقيام هذه السفن بنقل البضائع الاستهلاكية بدلا من البواخر. كما شارك صناع السفن الكويتيون في جهود الحلفاء عن طريق صنع العشرات من السفن (الدوب) التي استخدمت في المجهود الحربي في الخليج وشط العرب.

ولكن السنوات التي أعقبت انتهاء الحرب العالمية الثانية قد أذنت بتدهور مستمر ليس لحرفة الغوص على اللؤلؤ فقط، بل لحرفة نقل البضائع كذلك من الهند وأفريقيا وإليهما نظرا لاكتشاف البترول في الكويت، وتوقف البحارة الكويتيين عن السفر على السفن الشراعية، وهذا أثر بدوره في صناعة السفن الشراعية في الكويت. ففي عام ١٩٥٠ لم تبحر سوى ٥٠ سفينة شراعية كويتية إلى الهند إضافة إلى حوالي ١٤ سفينة ذات محرك (لنجات)، حتى إذا ما أطلت الستينيات من هذا القرن، توقف النقل الشراعي التجاري الكويتي بعد كل تلك السنوات من العمل المستمر. ولولا استمرار حرفة صيد الأسماك وإدخال المحركات في السفن التي تقوم بها، لما استمرت صناعة السفن في الكويت حتى اليوم، ولانقرضت منذ زمن طويل.

إلى أسفل: نقعة شملان في أوائل الخمسينيات





الفصل الثاني

أنواع السفن الشراعية في الكويت

أنواع السفن الشراعية في الكويت

ذكر أحد ضباط البحرية الإنجليزية (Rowand) في تقرير له عن السفن الشراعية في الخليج أنه في عام ١٩٠٥ كان هناك ما يقارب أربعة عشر نوعا من السفن الشراعية التي كانت تصنع في موانئ الخليج. كما ذكر أن أقدم هذه الأنواع ما كان يسمى «ترانكي»، وهي سفينة مدببة الطرفين مفتوحة في الوسط وذات أحجام مختلفة، ربما استخدمت في الخليج على نطاق واسع في حرفة الغوص على اللؤلؤ نظرا لأن الاسم مشتق من ترانكة ومعناها باللغة الفارسية الشبكة التي يستخدمها الغواص لجمع المحار، وهو ما يعرف في الكويت بـ «الديين».

غير أن الترانكي سفينة كانت قد اختفت من موانئ الخليج بحلول عام ١٩٠٥، لذا قد تكون من أقدم أنواع السفن التي كانت تصنع في الكويت. ولقد ورد محليا ذكر نوع من السفن القديمة التي كانت تستخدم في الكويت وتسمى «بالبكرة»، وهي صغيرة الحجم مدببة الطرفين وربما استخدمت لصيد الأسماك. كما ورد ذكر نوع آخر اسمه «بانوش» وهي سفن صغيرة الحجم كذلك، وكل من هذين النوعين قد اختفى من الكويت في مطلع القرن العشرين.

ولقد كانت السفن التي صنعت في الكويت تستخدم شراعا غير كامل التثليث، حيث إن طرفه الأمامي ينتهي بـ «شفرة» أو قطع يصل إلى ثلاثة أو أربعة أمتار. ويذكر بعض نواخذة الكويت أن السبب في وجود الشفرة هو التقليل من طول الفرمن أو العارضة التي تحمل الشراع. كما أن بعض السفن التي صنعت في الكويت كانت تستخدم الشراع والمجاديف (في حالة سكون الهواء). وقد تصفح السفن الكبيرة السفّارة في الكويت برقائق من النحاس حول غاطسها لحماية الألواح من الآفات البحرية وبخاصة ما يعرف محليا بـ «النو» Toredo، أو يكتفى بطلاء غاطسها «بالشونة» وهي عجينة تصنع من مادتي الجير وشحوم الأغنام.

كما كانت السفن التي تصنع في الكويت تزين بنقوش جميلة محفورة على الخشب، وكان هناك قلاليف متخصصون في مثل هذه الأعمال الفنية. ونظرا لعدم توافر الأخشاب وغيرها من المواد اللازمة لصناعة السفن في الكويت فقد استورد صناع السفن في الكويت الأخشاب والحديد والحبال والقماش اللازم للأشرعة من الهند ومن بعض موانئ الخليج.

ويمكن تقسيم السفن الشراعية التي صنعت في الكويت إلى نوعين رئيسين بحسب شكل السفينة، إذا كانت مدببة الطرفين، أو تنتهي مؤخرتها بما يشبه المستطيل (أو الرقعة). كما يمكن تقسيم السفن الشراعية الكويتية حسب وظائفها التي صنعت من أجلها. ففي هذا المجال هناك ست وظائف أساسية بنيت من أجلها السفن في الكويت، هذه الوظائف هي الغوص على اللؤلؤ، والنقل البحري (السفر)، والقطاعة (النقل البحري داخل الخليج)، وصيد الأسماك، والنقل الساحلي، ونقل الماء العذب. وقد تكون صناعة اليخوت لحكام الكويت والخليج وظيفة أخرى تضاف إلى الست الأخرى المذكورة.

ولقد اختلف تصميم كل سفينة من هذه السفن بحسب وظيفتها. فسفن الغوص على اللؤلؤ صممت بحيث تكون سريعة، وذات صوار طويلة، كما زودت بالمجاديف لتجعل حركتها ممكنة من مغاص إلى آخر في حالة سكون الهواء. وهي لا تصمم بحيث تتصدى للأمواج العاتية أو لحمل أكبر قدر من البضاعة كما هو الحال عند تصميم سفن النقل الشراعي (السفر)، أما سفن نقل الماء وسفن النقل الساحلي فقد تميزت بضحالة غاطسها وباتساع وسطها حتى

تستطيع حمل أكبر قدر من البضاعة، وتتمكن من الرسو بالقرب من الساحل لإنزال حمولتها.

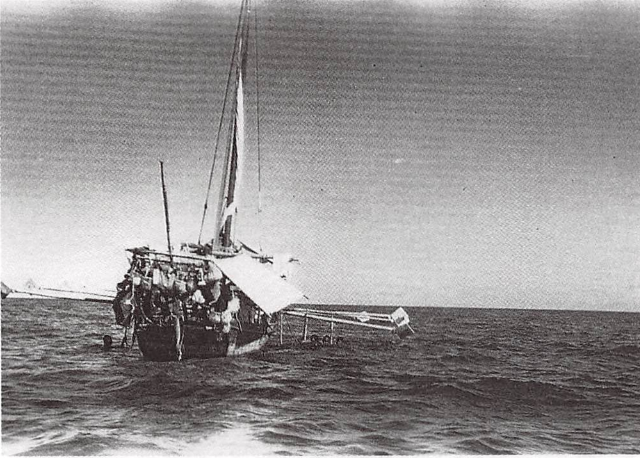
وفيما يلي وصف لأنواع السفن المختلفة التي صنعت في الكويت منذ نشأتها وحتى وقتنا الحاضر.

أولا : سفن الغوص على اللؤلؤ

منذ أن نشأت الكويت وحرفة الغوص على اللؤلؤ من أهم الحرف التي مارسها أهلها. فقد ضمت هذه الحرفة جل رجال المدينة وشبابها بالإضافة إلى عدد كبير من رجال البادية، حتى إنه في موسم الغوص كانت مدينة الكويت تخلو من ساكنيها عدا النساء والأطفال وبعض كبار السن من الرجال. ولقد استخدم في هذه الحرفة سبعة أنواع من السفن الشراعية صنعت جميعها في الكويت. وهذه الأنواع هي البقارة والبتيل والجالبوت والسنبوك والشوعي وبوم الغوص والبلم.

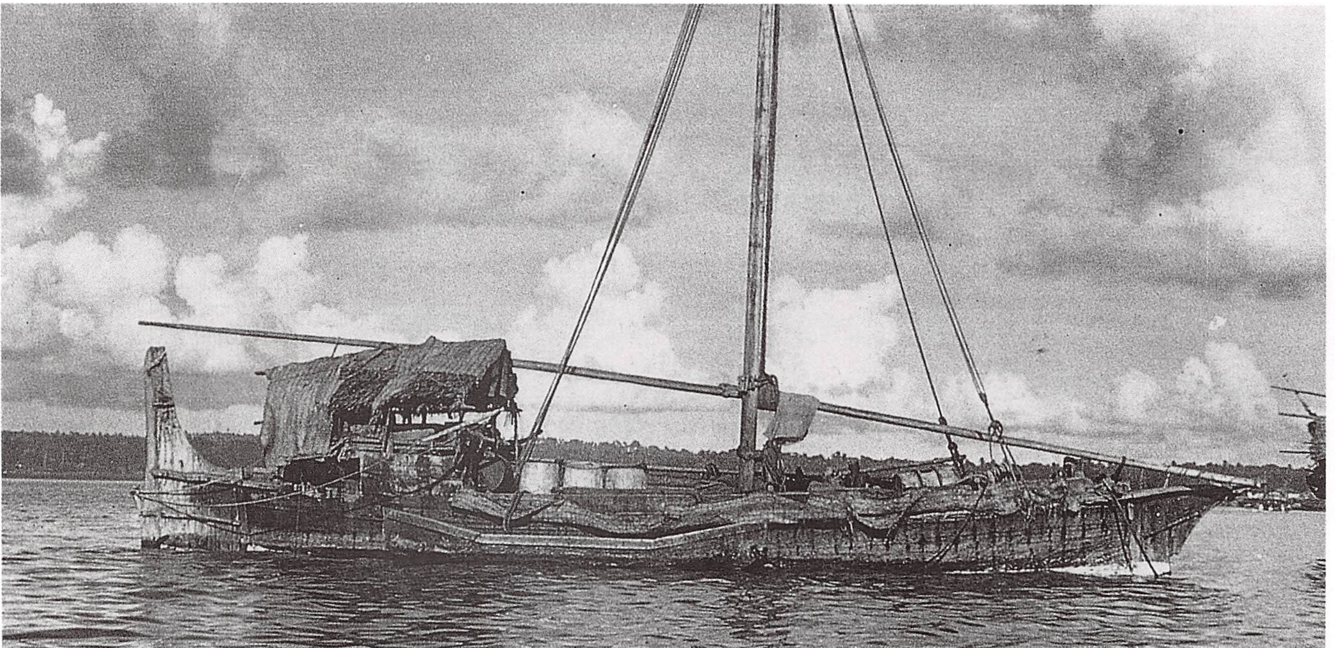
البقارة والبتيل

سفينتان شراعيتان تطورتا بفعل الزمن والحاجة عن نوع من السفن العمانية القديمة يدعى «البدن»، وهو الذي



إلى أعلى : سفينة غوص كويتية في أثناء عملية الغوص عام ١٩٣٩، وإلى أسفل : بدن راس على أحد السواحل الأفريقية الشرقية

كان ولا يزال يستخدم في صيد الأسماك والنقل البحري الساحلي. ويمتاز البدن بمقدمته التي تشبه الخرطوم (أو البوز)، وبمؤخرته التي تنتهي بطرف رأسي مثلث الشكل حيث تعلق به الدفة (السكان) التي تتحرك بواسطة نظام بسيط من البكرات والحبال. ولا يسطح البدن بالكامل، بل يترك مفتوحا في الوسط دون سطح. وهناك صار رئيس للبدن، وكانت ألواحه تربط بعضها مع البعض بواسطة فتيل من الحبال (الكمبار) في الماضي.







إلى أعلى : بدن عماني مرفوع على الساحل . وإلى اليسار : تظهر مؤخرة بدن عماني مرفوع على ساحل الباطنة في عمان عام ١٩٩٦ .

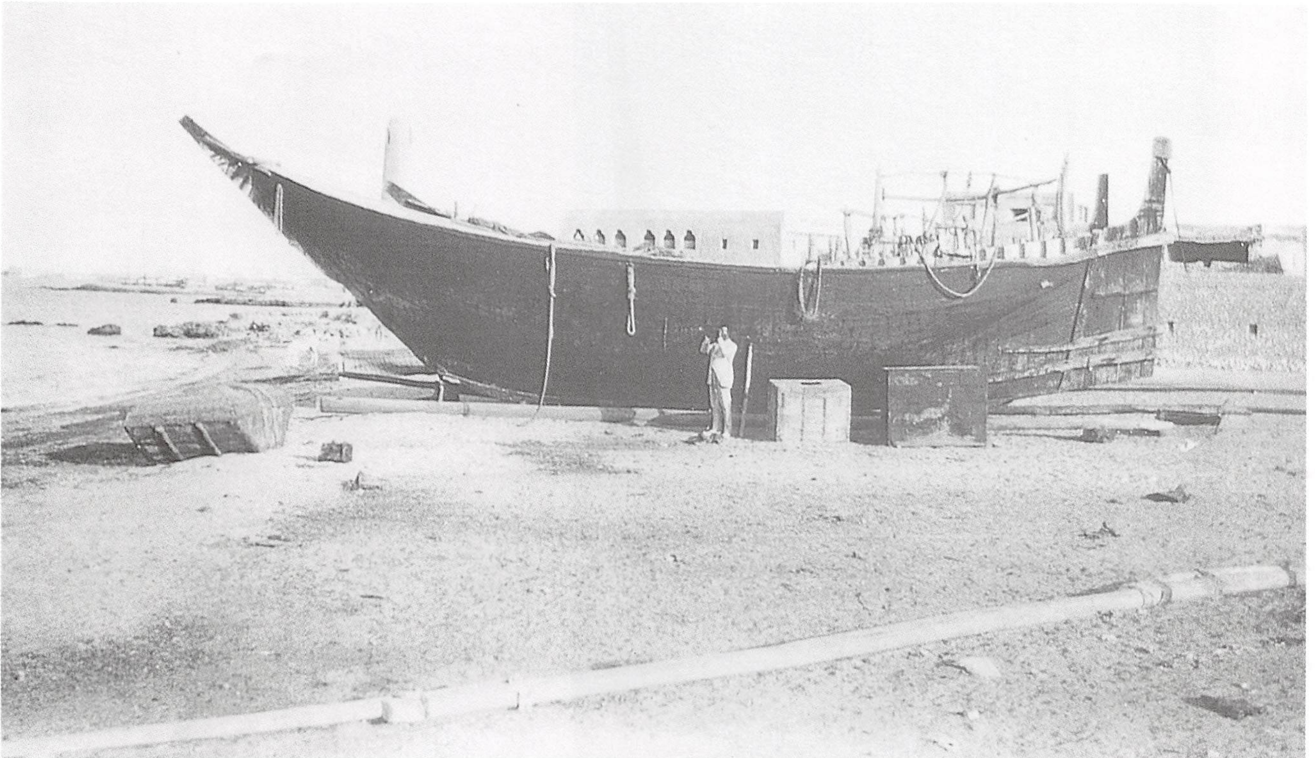


البقارة

يرجع أصل البقارة إلى البدن العماني، ولهذا اشتهرت عمان بصنع البقارة والبتيل منذ القدم، فالبقارة لها قاعدة قصيرة نسبيا مثبت بها قاعدة أخرى إلى الخلف بحيث تميل عنها بزاوية حوالي ١٠° للأعلى (مثل بعض أنواع البدن). ولعل السبب في جعل القاعدة (البيص) تتكون من جزأين هو أن ارتفاع مؤخرة البقارة (أو البدن) عن الأرض يسهل في جرها على الساحل نظرا لأن ارتفاع المؤخرة يقلل من احتكاك قاعدة البقارة بالرمل (على الساحل). كما أن ارتفاع مؤخرة البقارة عن سطح الأرض يجعل ركوب البحارة أسهل حين رسوها بالقرب من الساحل، إذ أنه بينما تكون مقدمة البقارة في الماء تكون مؤخرتها فوق اليابسة. كما أن البقارة صنعت لكي تكون أكبر حجما من البدن (للنقل البحري وللغوص على اللؤلؤ كذلك). ولقد احتفظت البقارة بالنظام الذي يحرك الدفة والموجود في البدن، غير أن مقدمتها تشبه رأس بقرة، ومنها اشتق الاسم. وتسطح البقارة بالكامل بعد ترك فتحات في سطح السفينة يمكن من خلالها الوصول إلى خن السفينة. ولقد صنعت البقارة في الكويت للغوص على اللؤلؤ وللنقل داخل مواني الخليج، أما البدن فمن غير المعروف ما إذا كان قد صنع في الكويت من قبل. ويتراوح طول البقارة الكويتية من ٣٠ إلى ٦٠ قدما، وقد كان هناك العديد منها في الكويت عام ١٩٠٥. وتزود البقارة (الكبيرة الحجم) بصاريين (عود وقلمي)، وقد انقرضت البقارة في الكويت قبل أن ينقرض البتيل، ولا توجد بقارة كويتية في الكويت اليوم.

البتيل

يشبه البتيل البقارة إلى حد كبير، فالبتيل صنع للنقل البحري وللغوص على اللؤلؤ كذلك، ولا يختلف البتيل

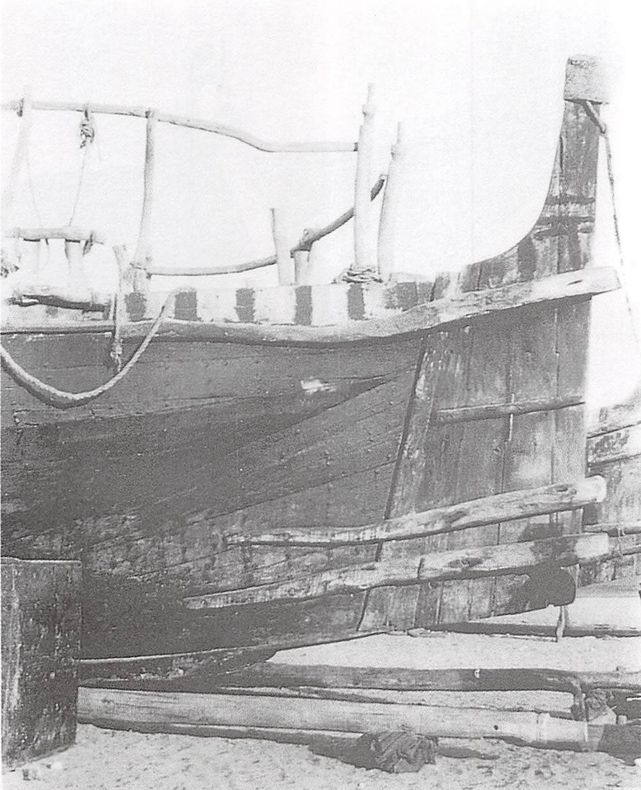


بقارة مرفوعة على الساحل في أحد الموانى الخليجية



© N.M.M.

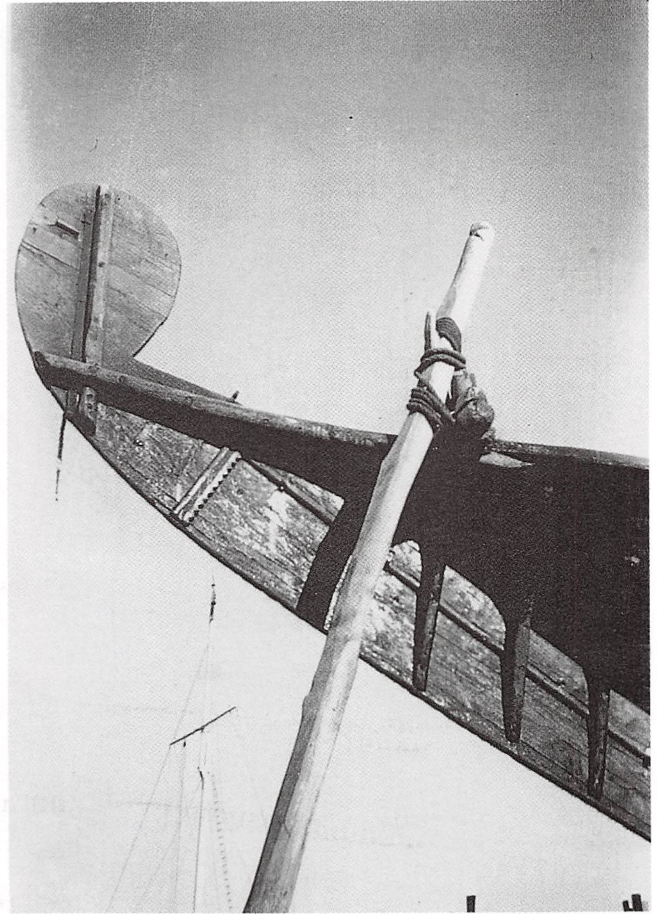
إلى أعلى : مقدمة البقارة وهي تشبه رأس البقرة وإلى أسفل على اليسار : مؤخرة البقارة ، وإلى الأسفل على اليمين : بقارة تسير بواسطة المجاديف .



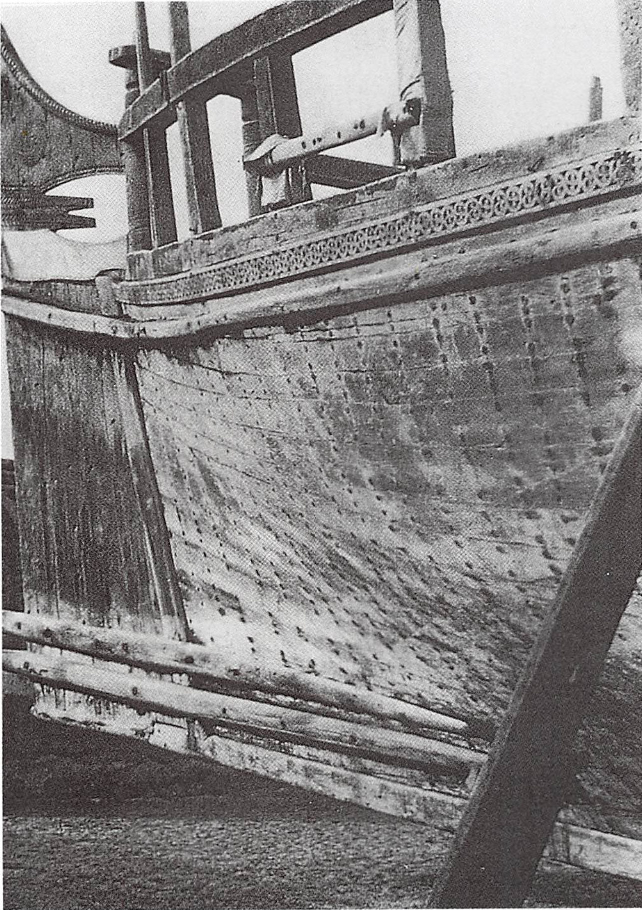




عن البقارة إلا في شكل عمود المقدمة والمؤخرة، إذ أن البتيل تميز عن البقارة في هذا المجال. فمقدمة البتيل تنتهي بمقدمة بيضاوية الشكل تسمى «الطبق»، كما أن المؤخرة تنتهي للأعلى بشكل يشبه رأس الكلب. والبتيل له صار واحد أو اثنان (حسب حجمه)، وله سطح رئيسي كامل، كما يتراوح طوله ما بين ٥٠ إلى ٦٠ قدما. ويعتبر البتيل من أسرع السفن الشراعية الخليجية، لذا استخدم في الغوص على اللؤلؤ، كما استخدم في النقل البحري وفي الحروب البحرية كذلك. ولقد استخدم بعض القراصنة البتيل في غاراتهم على السفن التجارية نظرا لسرعته. كما زود البتيل بالمجاديف (مثل البقارة) وبخاصة المستخدم في الغوص على اللؤلؤ وفي القرصنة. ويعتبر البتيل من السفن الأنيقة والجميلة المنظر وهي على سطح الماء، وقد استخدمه أهل الكويت في رحلات الغوص على اللؤلؤ، كما أن الرحالين الذين مروا بالكويت في أثناء ازدهار حرفة السفر الشراعي ذكروا أن البتيل كان من سفن النقل البحري التي كانت تسافر إلى الهند، حتى حلت «البغلة» محله فأصبح لا يستخدم إلا في حرفة الغوص على اللؤلؤ في الكويت. ولم يطل عام ١٩٣٧ حتى اختفى آخر بتيل في الكويت، وهو الذي كان «أمير الغوص» يستخدمه في رحلات

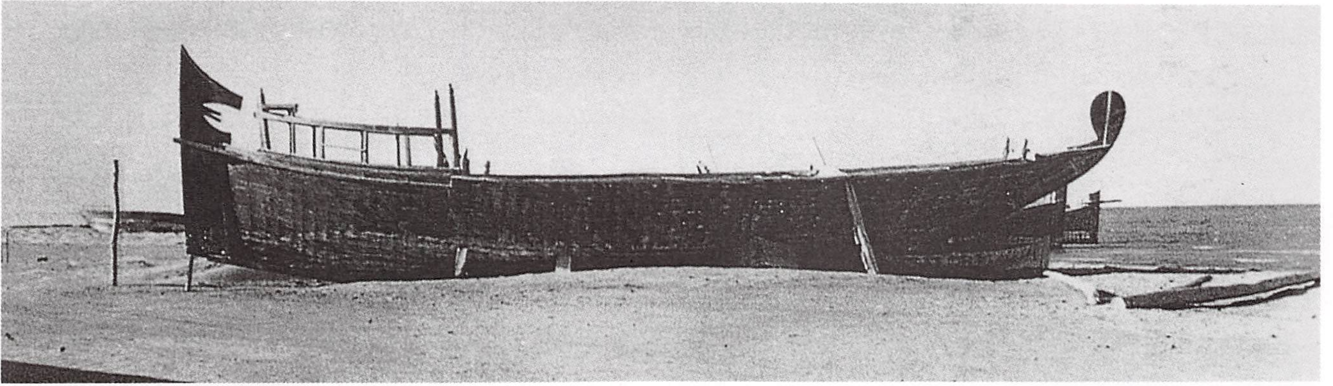


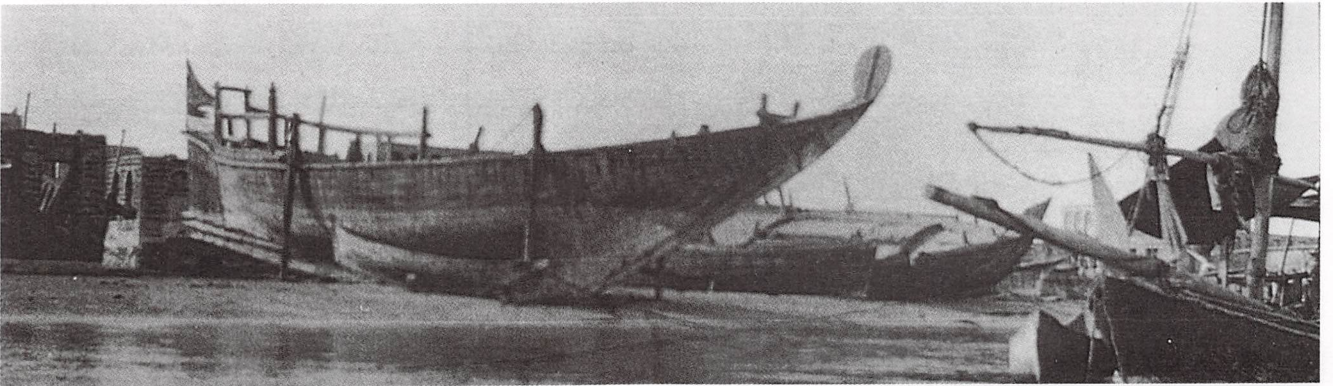
مقدمة البتيل



مؤخرة البتيل







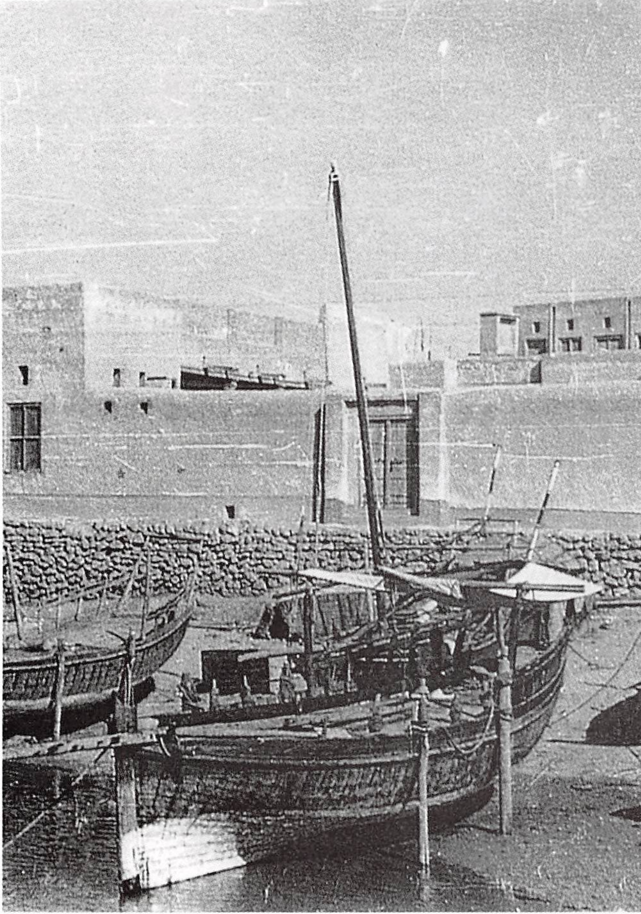
إلى أعلى بتاتيل راسية على الساحل ، وإلى أسفل : مجموعة من البتاتيل على ساحل الكويت حوالي عام ١٩١٢



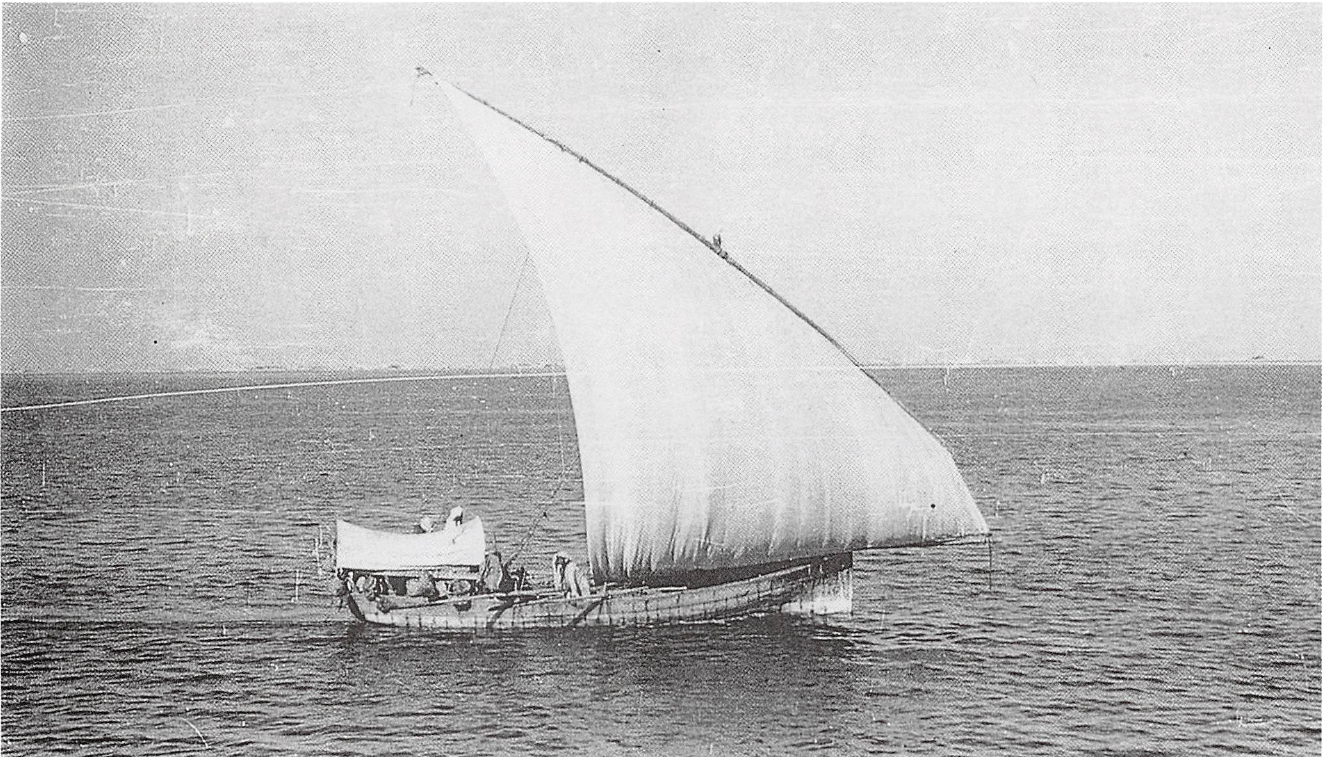
الغوص نظرا لسرعته وكبر حجمه .

الجالبوت

أحد سفن الغوص الأساسية التي صنعت في الكويت (وفي موانئ الخليج الأخرى) للغوص على اللؤلؤ ، ولم تصنع لنقل البضائع . ويتميز الجالبوت بمقدمته التي تثبت شبه عموديا على القاعدة ، والتي تنتهي إلى الأعلى بـ«صاطور» عليه وردة محفورة وملونة . أما مؤخرة الجالبوت فهي ليست مدببة ، بل تنتهي بـ «رقعة» مستطيلة الشكل تخفي وراءها عمود المؤخرة الذي يحمل السكان (الدفة) والذي ينتهي إلى الأعلى بحفرة تدخل فيها خشبة



إلى اليسار : جالبوت مع عدد آخر من سفن الغوص في نقعة هلال عام ١٩٣٩ ، وإلى الأسفل : جالبوت مبحر وعليه شراع واحد .





«الكانة» التي تسير الدفة.

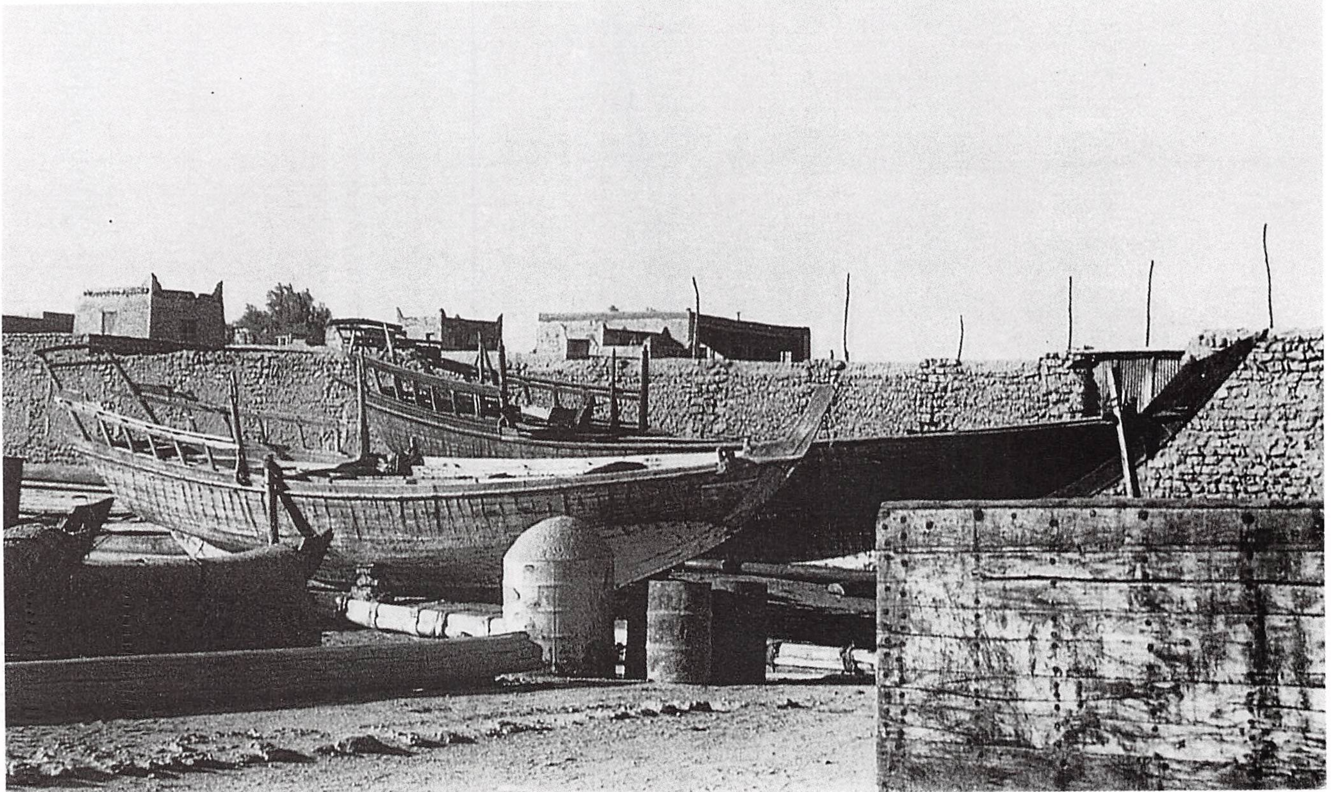
ويتراوح طول قاعدة الجالبوت بين ١٥ إلى ٤٠ ذراعا (٢٤ إلى ٦٠ قدما)، ويزود الجالبوت كبير الحجم بصاريين (عود وقلمي)، وله سطح به فتحات للوصول إلى خُن السفينة. كما أن الثلث الخلفي لهذا السطح يرتفع قليلا عن بقية السطح ويدعى بـ «الفنة»، ويزود الجالبوت بالمجاديف كذلك. وليس من المعروف المقصود من كلمة جالبوت، ولقد ظن بعض الكتاب الغربيين أن أصل التسمية مشتق من إحدى السفن الغربية المعروفة باسم Jolly-Boat، غير أن الكولونيل ديكسون - المقيم السياسي البريطاني في الكويت - يشكك في ذلك كثيرا في كتابه «عرب الصحراء». ولقد استخدم بعض الطواشين (تجار اللؤلؤ) الجالبوت في رحلاتهم الموسمية لشراء اللؤلؤ إلى البحرين وإلى بعض مواني الخليج الأخرى. ولا يصنع الجالبوت في الخليج في هذه الأيام، ولكنْ هناك بعض السفن من نوع الجالبوت التي سلمت من الضياع في الكويت وفي بعض الدول الخليجية كجزء من تراثها البحري.

السنبوك

السنبوك أو السنبوق اسم قديم شائع الاستعمال يطلق على العديد من السفن الخليجية واليمنية التي تختلف قليلا عن بعضها البعض. فهناك سنبوك يماني، وسنبوك عماني، وسنبوق يصنع في مواني البحر الأحمر، وسنبوك يختص بصنعة أهل الكويت. فالسنبوك الكويتي صنع خصيصا لحرفة الغوص على اللؤلؤ، ولم يستخدم في نقل البضائع مثل السنبوق اليماني والسنبوك العماني، لذا يختلف السنبوك الكويتي عن غيره من السنابيك (وإن تشابه معها في الاسم) في بعض التفاصيل.

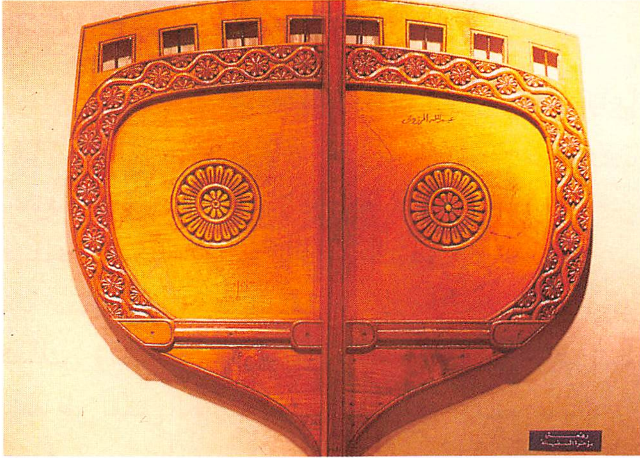
أما قاعدة السنبوك الكويتي (البيص) فهي قصيرة نسبيا، وأما مقدمته ففيها انحناء للخارج حيث ينتهي طرف عمود المقدمة هذا بالصاطور، فهو يشبه السنبوك العماني

إلى أسفل: شوعي وخلفه سنبوك على ساحل الكويت عام ١٩٣٩



في هذا، كما يمتاز السنبوك الكويتي عن غيره من السنابيك بالنقوش الجميلة المحفورة التي تزين مؤخرته (الرقعة). كما أن عمود المؤخرة (الميل التفري) يظهر بارزا أمام الرقعة، وبه العديد من المفاصل التي يعلق عليها السكان. ويسطح السنبوك مثل الجالبوت مع ترك فتحات لخُن السفينة، كما أن الثلث الخلفي من هذا السطح يرتفع قليلا ويدعى بالفنة.

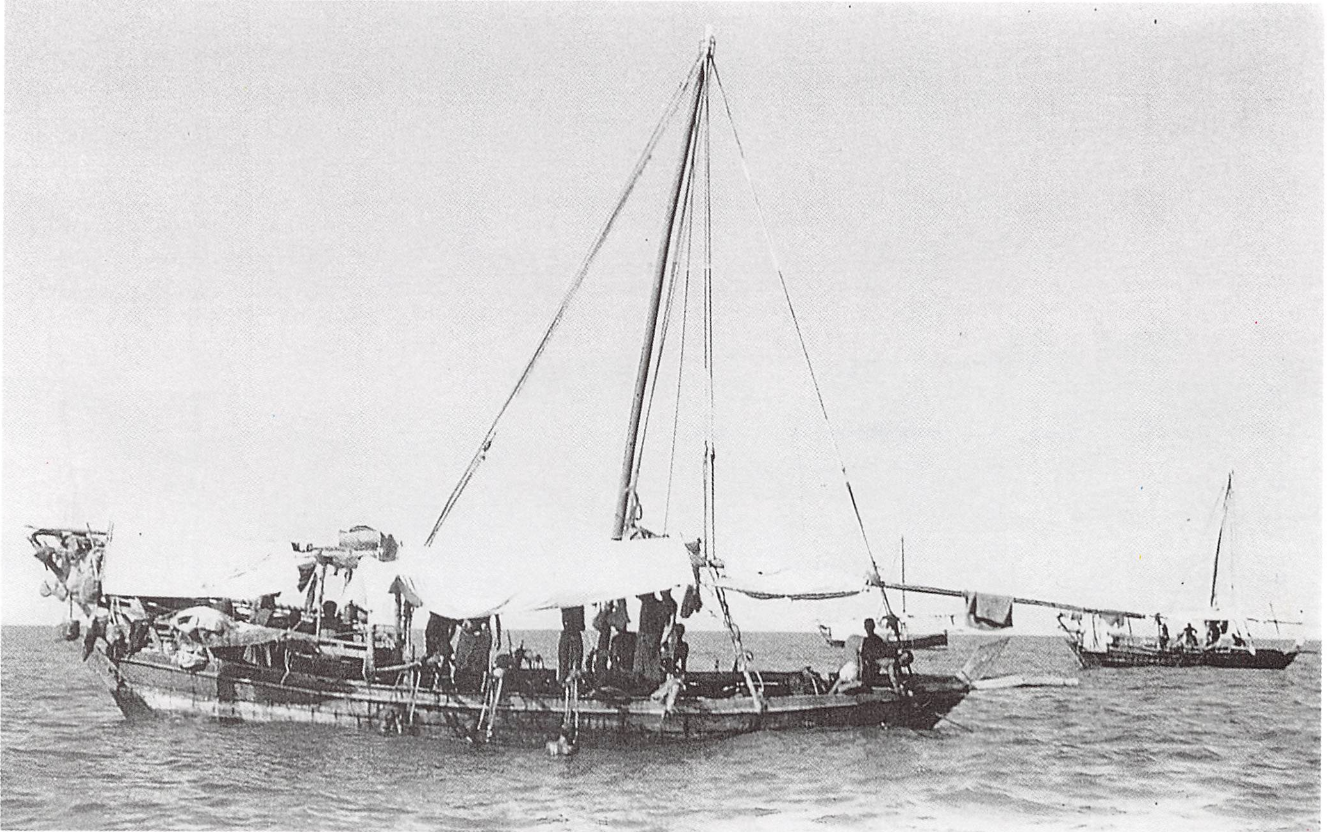
يتراوح طول قاعدة السنبوك الكويتي ما بين ٤٠ إلى ٦٠ قدما، وله صاريان وعدد كبير من المجاديف. ولم يستخدم السنبوك الكويتي لأي غرض آخر بجانب الغوص على اللؤلؤ فكان سفينة الغوص الأساسية. ولقد تبارى صناع السفن في الكويت في صنع أفضل السنابيك الكويتية للغوص على اللؤلؤ، وكان عددها بالمئات، وبعضها قارب حد الكمال من ناحية القدرات الملاحية والمظاهر الجمالية. غير أنه لم يسلم سنبوك واحد منها إلى يومنا هذا فكانت الخسارة فيها كبيرة.



إلى أعلى : مؤخرة السنبوك (الرقعة) وعليها النقوش ،

وإلى أسفل : سنبوك على أحد المغاصات .

© N.M.M.





الشوعي

يشبه الشوعي الكويتي السنبوك في الكثير من صفاته، غير أنه أصغر من السنبوك حجما كما أن مؤخرته تخلو من النقوش الجميلة التي يتميز بها السنبوك. كذلك فإن مقدمة الشوعي الكويتي (الصاطور) أجمل من مقدمة السنبوك، فهي تشبه حد السيف، وترتفع فوق مقدمة السفينة مضفية جمالا ملحوظا يميز الشوعي عن غيره من السفن. وليس من المعروف المقصود بكلمة شوعي، مع أن العديد من موانى الخليج أطلقت هذا الاسم على بعض سفنها، وإن كان الشوعي الكويتي يختلف عن غيره من الشواعي الخليجية. فهو صغير الحجم نسبيا (أصغر من السنبوك في معظم الأحيان)، وإن كان بعض الشواعي التي صنعت في الكويت كبير الحجم نسبيا. كما أن الشوعي يخلو من «الصنقريري»، وهو خشبة سميكة نسبيا ترتكز عليها مؤخرة السنبوك عند اتصالها بعمود المؤخرة، ومؤخرة الشوعي تخلو من النقوش التي تزين رقعة السنبوك الكويتي.

وللشوعي صار واحد أو اثنان بالإضافة إلى عدد من المجاديف، كما أنه يُسطح من المقدمة إلى المؤخرة، وله «فنّه» في الثلث الخلفي من السطح. ولقد استخدم الشوعي بكثرة في رحلات الغوص على اللؤلؤ، ولم يستخدم في نقل البضائع، كما أن صيادي الأسماك في الحي الشرقي من مدينة الكويت استخدموا الشوعي في صيد الأسماك. ولم يعد يصنع الشوعي في الكويت منذ أن تدهورت حرفة الغوص على اللؤلؤ إلا نادرا.





إلى أعلى وعن اليسار: مقدمة سفينة من نوع الشوعي حيث تنتهي بالصاطور، وإلى أسفل منها عدد من الشواعي مرفوعة على ساحل الكويت في الثمانينيات من هذا القرن.



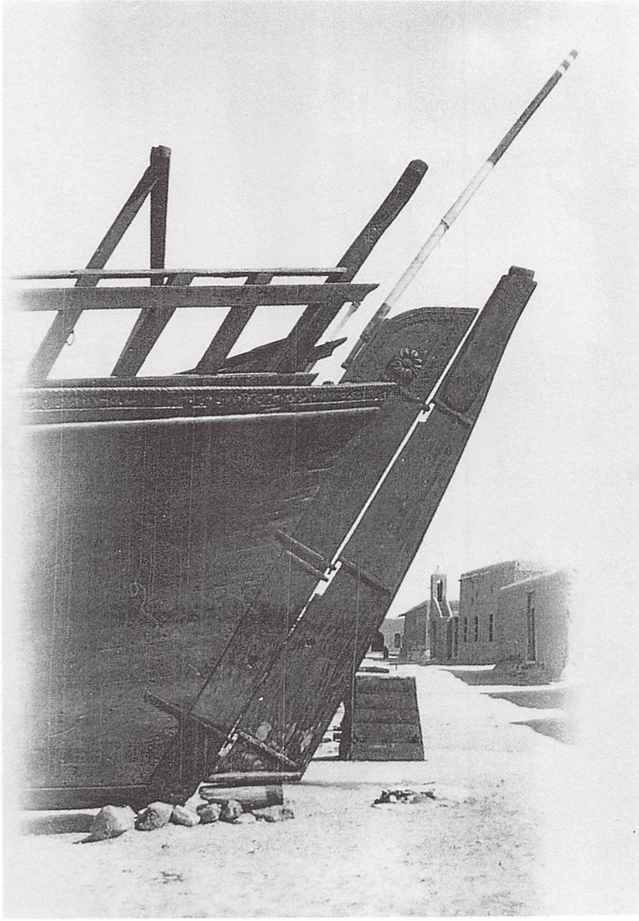
إلى أعلى : مؤخرة بعض السفن من نوع الجالبوت والشوعي أو السنبوك ، وإلى أسفل : شوعي يرفع الشراع





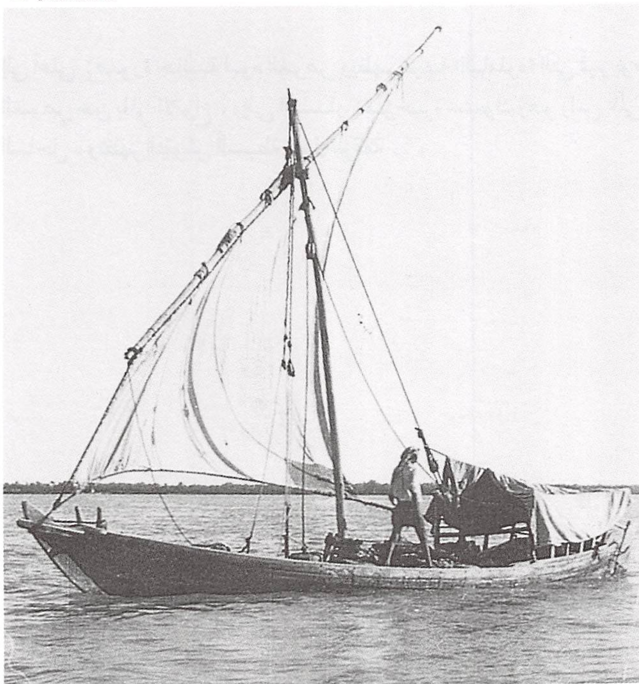
بوم الغوص

البوم في الأصل سفينة صنعت لنقل البضائع داخل الخليج وخارجه، ولكنه أثبت ملاءمته للغوص على اللؤلؤ ولنقل المياه العذبة كذلك. ويختلف البوم المستخدم في الغوص عن البوم السفّار المستخدم في نقل البضائع، فهو أصغر منه حجما وليس له سطح علوي (نيم) مثل البوم السفار، وإنما «فنّة» مرتفعة عن السطح قليلا (كما في السنبوك). كما أن بوم الغوص ليس له «عيبات» على جانبي النيم، بل له «ياملوه» على الجانبين الخلفيين مثل باقي سفن الغوص. ولقد استخدم بعض النواخذة بوم الغوص في رحلات الغوص على اللؤلؤ، وكان بعضها يتسع لحوالي ٨٠ بحارا. كما أن بعض تجار اللؤلؤ استخدم بوم الغوص في التنقل بين سفن الغوص في مياه الخليج وفي السفر إلى البحرين وغيرها من الموانئ داخل الخليج كسفينة للطواشه. وحين كسدت تجارة الغوص على اللؤلؤ حولت أبوام الغوص إلى سفن للنقل البحري بسهولة، واستمرت في العمل حتى نهاية حرفة النقل الشراعي الكويتي في أوائل الخمسينيات من هذا القرن.



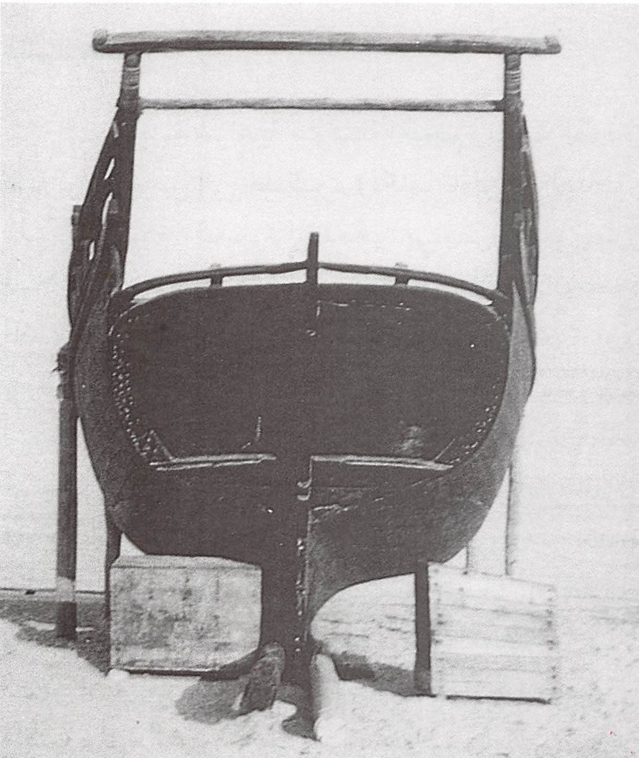
إلى أعلى: مؤخرة بوم غوص على الساحل في الكويت عام ١٩٣٩، وإلى أسفل: بلم نصاري في شط العرب.

© N.M.M.



البلم النصاري

البلم سفينة شراعية متوسطة الحجم ومدببة الطرفين تشبه بوم الغوص إلى حد كبير، ولكنها تخلو من الصاطور الذي يميز البوم. فعمود المقدمة ينتهي بطرف علوي بارز قليلا عن السطح ويدعى بالطربوش. كما أن ميلان عمود المقدمة في حالة البلم يقارب ميلان عمود المؤخرة. ولا يزود البلم إلا بصار واحد وبعدد من المجاديف. ولقد استخدم البلم في رحلات الغوص في فصل الصيف، أما في فصل الشتاء حين تتوقف رحلات الغوص على اللؤلؤ فإن صيادي الأسماك في الحي القبلي (الغربي) من مدينة الكويت استخدموا البلم في صيد الأسماك. ولقد قام بصنع البلم (وبخاصة البلم الفودري) العديد من صناع السفن الكويتيين مثل الأستاد صالح بن راشد وحسين بن منصور وعبد الله بن محمد وعلي عبدالرسول.



إلى أعلى : صورة جانبية لبوم الغوص ويظهر فيها «الياملوه» التي تميز بوم الغوص عن باقي الأنواع ، وإلى اليسار : مؤخرة سنبوك وهو راس على الساحل ، وتظهر النقوش البسيطة حول الرقعة .



© N.M.M.

إلى أعلى : بلم نصاري في النقعة في الكويت عام ١٩٣٩

سفن النقل البحري

تختلف سفن النقل البحري الشراعي عن غيرها من السفن التي صنعت في الكويت في خاصتين أساسيتين : أولاهما أن سفن النقل البحري صممت لكي تنقل أكبر قدر من الحمولة ، وثانيتهما أن سفن النقل البحري بنيت لكي تصمد أمام الرياح والعواصف في بحر متلاطم الأمواج ، وهذا يتطلب مواصفات مختلفة من حيث المواد الداخلة في صنعها ، وتصميما مختلفا أيضا . فحملات (وسط) سفن النقل البحري يجب أن تكون أكثر ارتفاعا عن القاعدة وأن تكون واسعة كذلك لتضمن ثبات السفينة على سطح الماء .

وهناك نوعان من سفن النقل البحري ، أولهما البوم القطّاع ، وهو سفينة من نوع البوم يستخدم في نقل البضاعة بين مواني الخليج المختلفة ، وهذا صغير الحجم نسبيا ويشبه بوم الغوص . وثانيهما سفن النقل البحري التي تحمل البضائع إلى مواني الهند واليمن وساحل أفريقيا الشرقي مثل البغلة والبوم السفّار . وهذه السفن أكبر حجما من البوم القطاع ، إذ يبلغ متوسط حمولتها حوالي ٢٢٥ طنا . وجميع سفن النقل البحري لها صاريان وتخلو من المجاديف ، ولها سطح رئيسي واحد ، ولبعضها (مثل البغلة والبوم السفار) سطح آخر خلفي يدعى بالنيم . وفيما يلي وصف للبوم القطاع ، وللبغلة ، وللبوم السفار .

البوم القطاع

يشبه البوم القطّاع بوم الغوص ، ويبنى بنفس الطريقة إذ أنه يخلو من النيم وله «ياملوه» بدلا من العيبات التي تميز



البوم السفار. غير أنه في السنوات الأخيرة لحرفة القطاعة (نقل البضائع داخل الخليج)زود البوم القطاع بنصف نيم بدلا من «الفنّة». ولا تتجاوز حمولة البوم القطاع مائة طن من البضاعة.

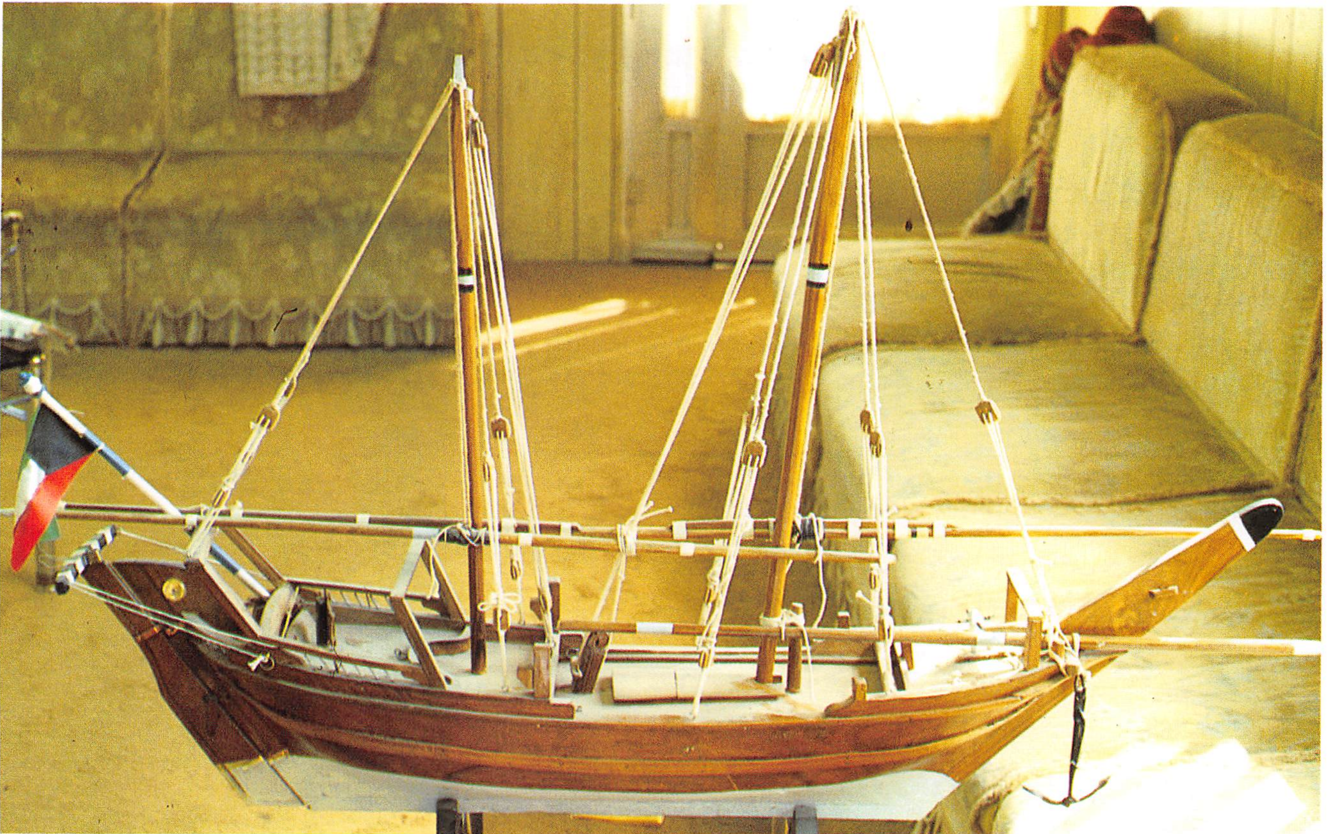
البغلة

سفينة شراعية كانت عمدة النقل الشراعي في الكويت وفي بعض بلدان الخليج قبل أن يحل محلها البوم السفّار في مطلع القرن العشرين. صنعت في العديد من مواني الخليج مثل صور ولنجة والجسم والكويت، واستخدمت لنقل التمور والخيول العربية إلى الهند، كما نقلت الأخشاب من الهند إلى العديد من مواني الخليج وشط العرب.

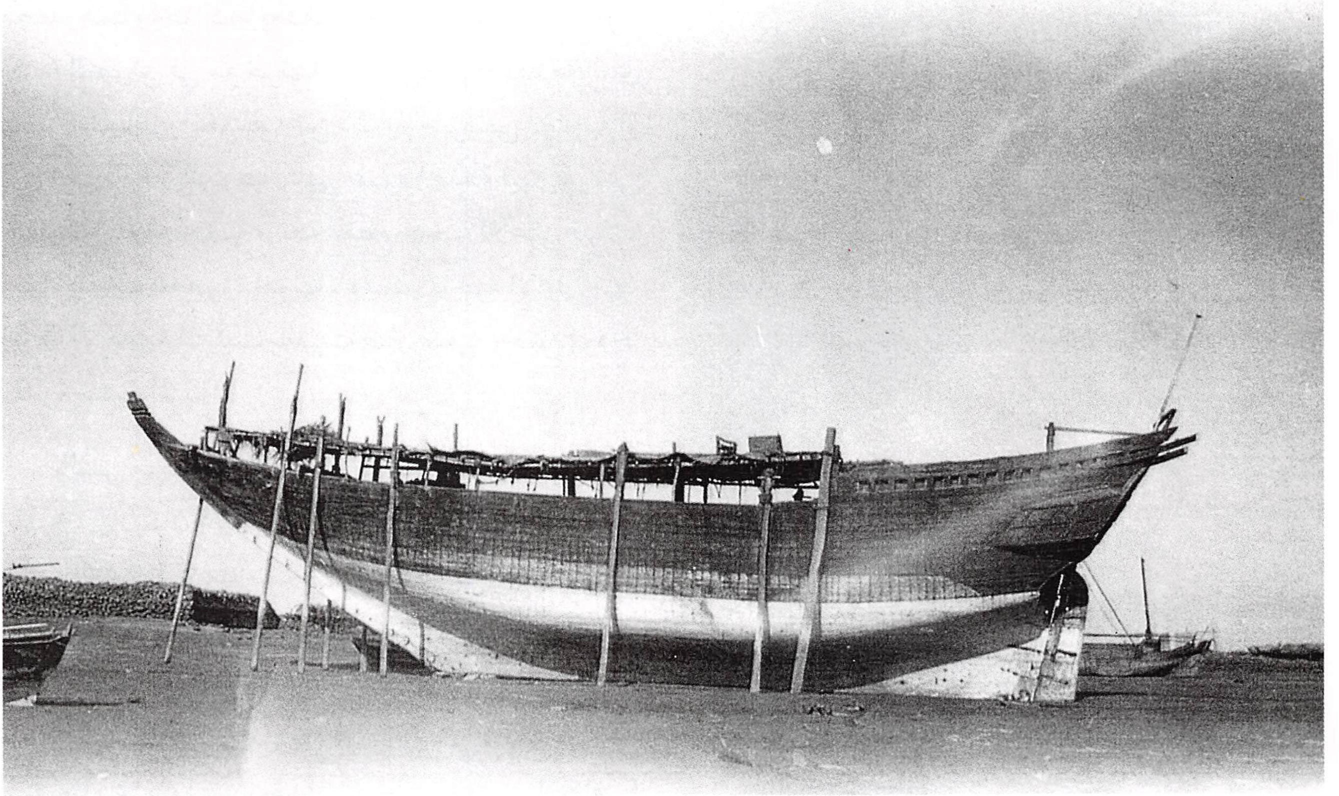
ولقد تراوحت حمولتها ما بين ١٢٠ طنا (٢٨٠٠ من) إلى ٤٠٠ طن (٥٠٣٣ منا)، كما ذكرت المصادر أنه كانت هناك بغلة لأحد تجار ميناء لنجة الإيراني اسمها «الجابري»، وكانت حمولتها تزيد على ٥٠٠ طن، وكان على متنها ١٠٠ بحار. ولقد فقدت هذه السفينة في حادثة في البحر عام ١٨٨٥. ولعلها من السفن الكبيرة القلائل التي كان لها سطحان رئيسان واحد فوق الآخر، ولها ثلاث صوار واحد في الثلث الأمامي واثنان في المؤخرة، بدلا من الصاريين المعتادين في مثل هذه السفن. وكان هذا النوع من السفن يغطى أسفله برقائق من النحاس لحفظ ألواحه من التآكل بواسطة الآفات البحرية ولحمايتها.

وتمتاز البغلة عن غيرها من السفن الشراعية الخليجية بمؤخرتها المربعة الشكل ذات الشبابيك الخمسة التي تطل على غرفة الدبوسة، وهي الغرفة التي تكون تحت سطح النيم. كما تمتاز بالجناديل (القناديل) على الجانبين، وهي تستخدم أحيانا كمخزن لحفظ بعض الحاجيات فيها وربما

إلى أسفل: نموذج لبوم قطاع في ديوان القلاليف في الكويت

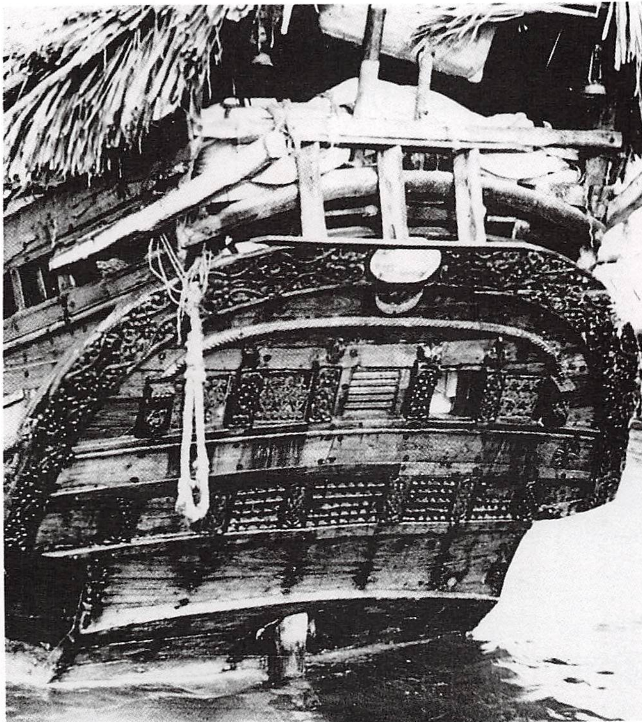






كحمام للسفينة كذلك. كما تمتاز المؤخرة (الرقعة) بالنقوش الجميلة المحفورة عليها. أما السكان فله رقبة عبارة عن اسطوانة قوية من الخشب تدخل في تجويف أسفل «الرقعة» وتبرز للأعلى (فوق سطح النيم) حيث عجلة القيادة التي تتحكم فيها، كما أنها تمر خلال غرفة الدبوسة حيث تخزن الحاجيات والأطعمة، وحيث تبقى النساء خلال الرحلة، إذ أن الدبوسة مجهزة (أحيانا) بحمام خاص، وبها سرير من الخشب كذلك.

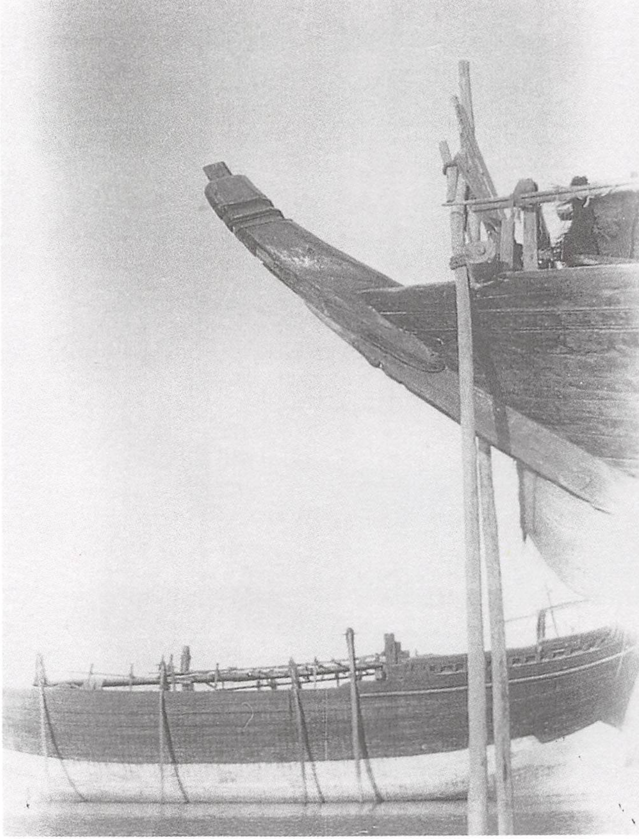
ولقد تشابهت البغلة في هذه الخصائص مع غيرها من السفن التي يطلق عليها «الغنجه» و «الكوتيه». إذ أن



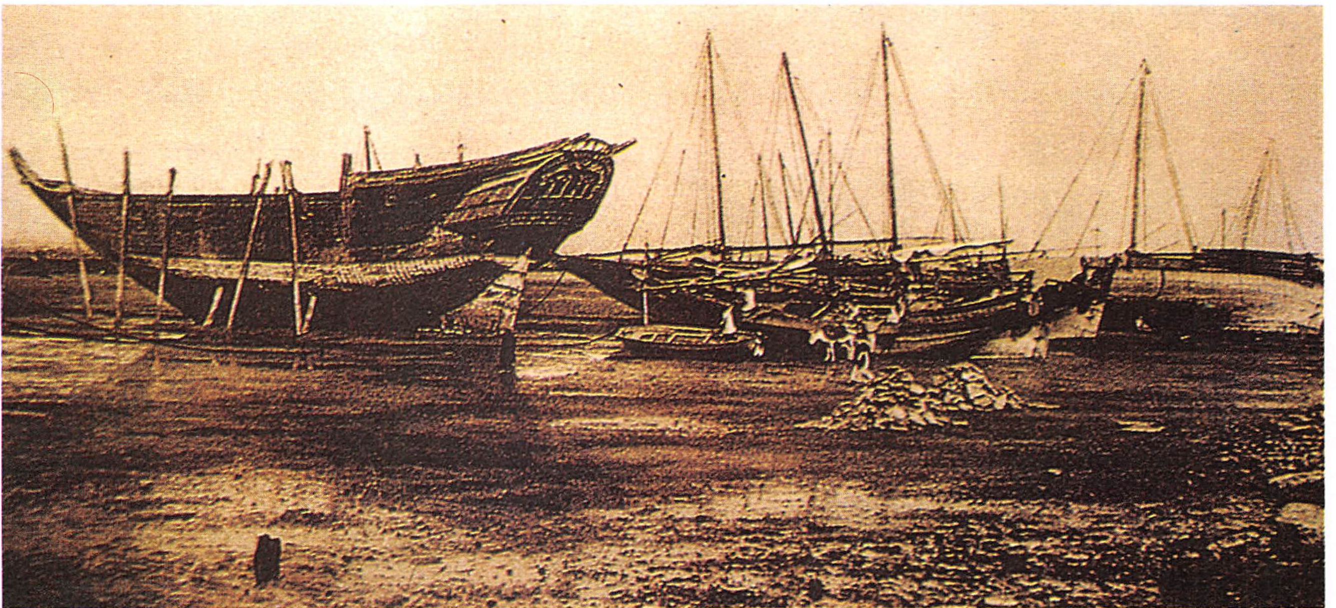
إلى أعلى: بغلة على ساحل الكويت في عام ١٩٣٩، وإلى اليسار: مؤخرة البغلة وعليها النقوش المحفورة عليها.

مصدرهما واحد كما يعتقد. غير أن البغله تميزت أولا بكثرة النقوش في مؤخرتها، وثانيا بعمود المقدمة الذي ينتهي بصاطور يختلف عن ذاك الموجود في الغنجه أو الكوتية، فالبغلة الكويتية ينتهي عمود المقدمة فيها بما يدعى «القبيت»، وهو خشبة مربعة المقطع منحنية للأعلى قليلا، وبها حلقات محفورة حولها، ويسمى الجزء الأعلى منها بالرمانة، وعادة ما يثبت بالقبيت صار صغير يحمل نموذجا لطائرة خشبية للزينة.

وليس من المعروف أول من بنى البغلة في دول الخليج، وإن كان هناك احتمال أن يكون صناع السفن في الموانى العمانية أو ميناء لنجة أو الجسم الفارسيين هم أول من بنى البغلة بعد أن استقوا تصميمها من صناع السفن الهنود. أما أهل الكويت فقد استقوا تصميم البغلة عن موانى عمان أو عن ميناء لنجة الإيراني، وأبدعوا في صنعها وغيروا من انحدار سطحها العلوى (الخلفي) فأصبحت البغله الكويتية على استقامة شبه واحدة من مقدمتها حتى المؤخرة على خلاف الغنجه العمانية التي عرفت بانحدار مستوى سطحها العلوي من المؤخرة إلى بداية النيم، انحدارا ملحوظا (أي أن النيم في البغلة



إلى أعلى: مقدمة البغلة حيث يظهر في أعلاها القبيت، وإلى أسفل: بغلة كويتية واقفة على الساحل في مطلع القرن العشرين.



الكويتية لم يكن «شحيط» كما هو الحال في الغنجة، كما ذكر الأستاذ علي عبدالرسول). ولقد بنى الكويتيون سفنا كثيرة من نوع البغلة بلغت حمولة بعضها ٤٠٠ طن، وكانت هذه السفن من الكبر بحيث تعذر عليها دخول شط العرب، بل اعتمدت على السفن الصغيرة التي تنقل البضاعة من الشط إلى هذه السفن لتقوم بنقلها إلى الهند. أما السفن الكويتية التي سبقت البغلة في حمل البضائع إلى الهند فقد كانت البتيل والبقارة (إضافة إلى كونهما من سفن الغوص على اللؤلؤ كذلك). ففي عام ١٨٣٩ كان هناك ما يقارب ٣١ بقارة وبتيل تعمل في نقل البضائع في الكويت. وكانت هذه السفن أكبر حجما من نظيراتها التي استخدمت في حرفة الغوص على اللؤلؤ.

ولقد ذكر بعض الكتاب الغربيين أن البغلة والغنجة والكوتية الهندية جميعها ترجع في تصميمها إلى نوع من السفن البرتغالية تدعى كرافيل (Caravel) وصلت إلى الهند مع قدوم البرتغاليين فقلدها صناع السفن الهنود وتطورت فأصبحت البغلة والكوتية، غير أن هذا الأمر يدعو إلى المزيد من البحث والاستقصاء قبل التسليم به. فقد ذكر A.Rowand في بحثه عن السفن الشراعية في الخليج «أن السفينة العربية الحقيقية. كانت تشابه في شكلها البغلة التي تميزت عنها بكون الغرفة في مؤخرتها تبرز للخارج أكثر مما هو عليه في البغلة، ويضيف أنها كانت تستخدم أحيانا من قبل عرب القواسم في الأغراض الحربية.

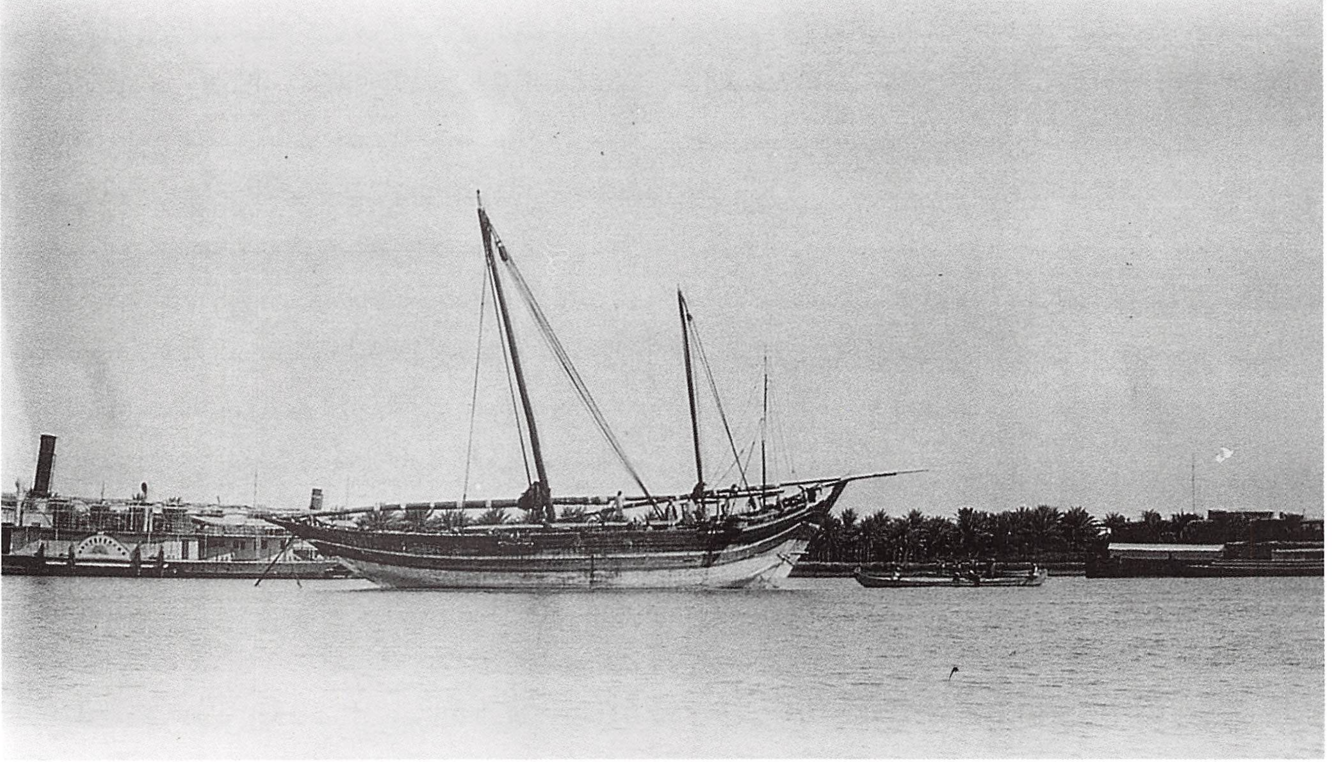
ولكن البغلة فقدت أهميتها كسفينة نقل في الخليج في مطلع القرن العشرين بعد أن ظهر البوم السفّار وأصبح منافسا كبيرا لها، و لم يبق في الكويت عام ١٩٣٩ سوى سفينتين من نوع البغله تعملان في التجارة بين الكويت والهند وساحل أفريقيا الشرقي.

أما اليوم فلا توجد في الكويت بغلة واحدة لكي تحفظ كتذكار للأجيال القادمة.



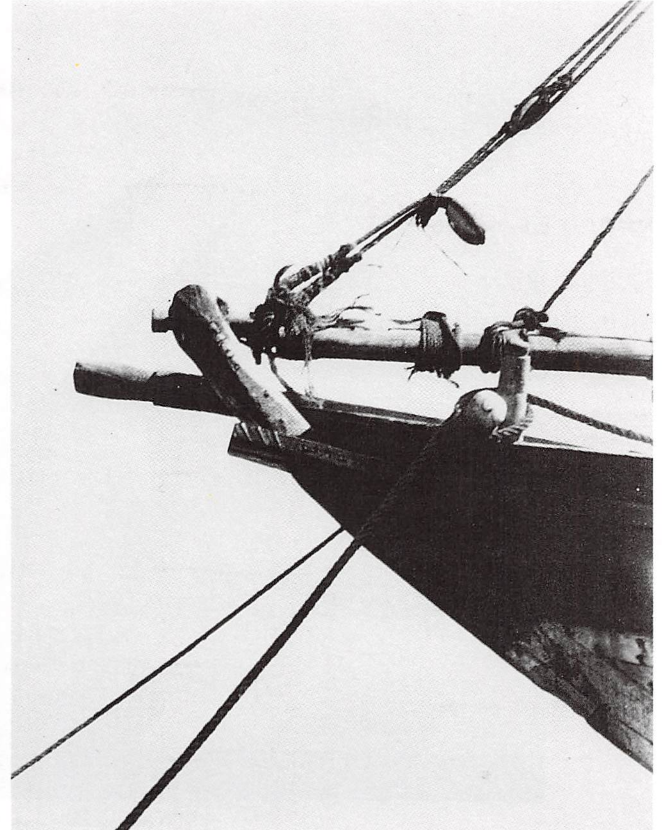
بوم كويتي سفّار يرفع شراع العود والقلمي عام ١٩٣٨

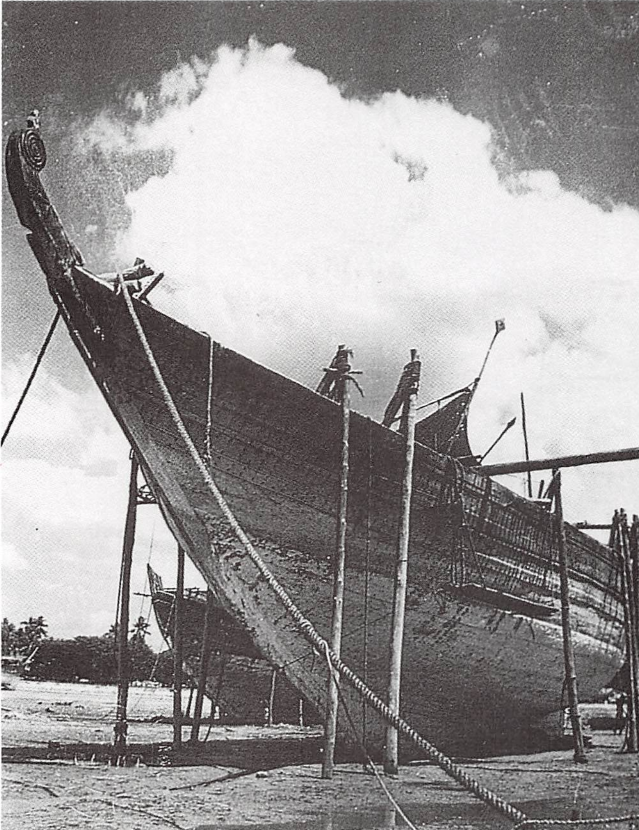




إلى أعلى : سفينة من نوع «الدنكيه» راسية في شط العرب ، وإلى الأسفل وعن اليمين مقدمة «الدنكيه» ، © N.M.M.

وإلى اليسار : مقدمة سفينة من نوع «الغنجة» راسية في ميناء زنجبار





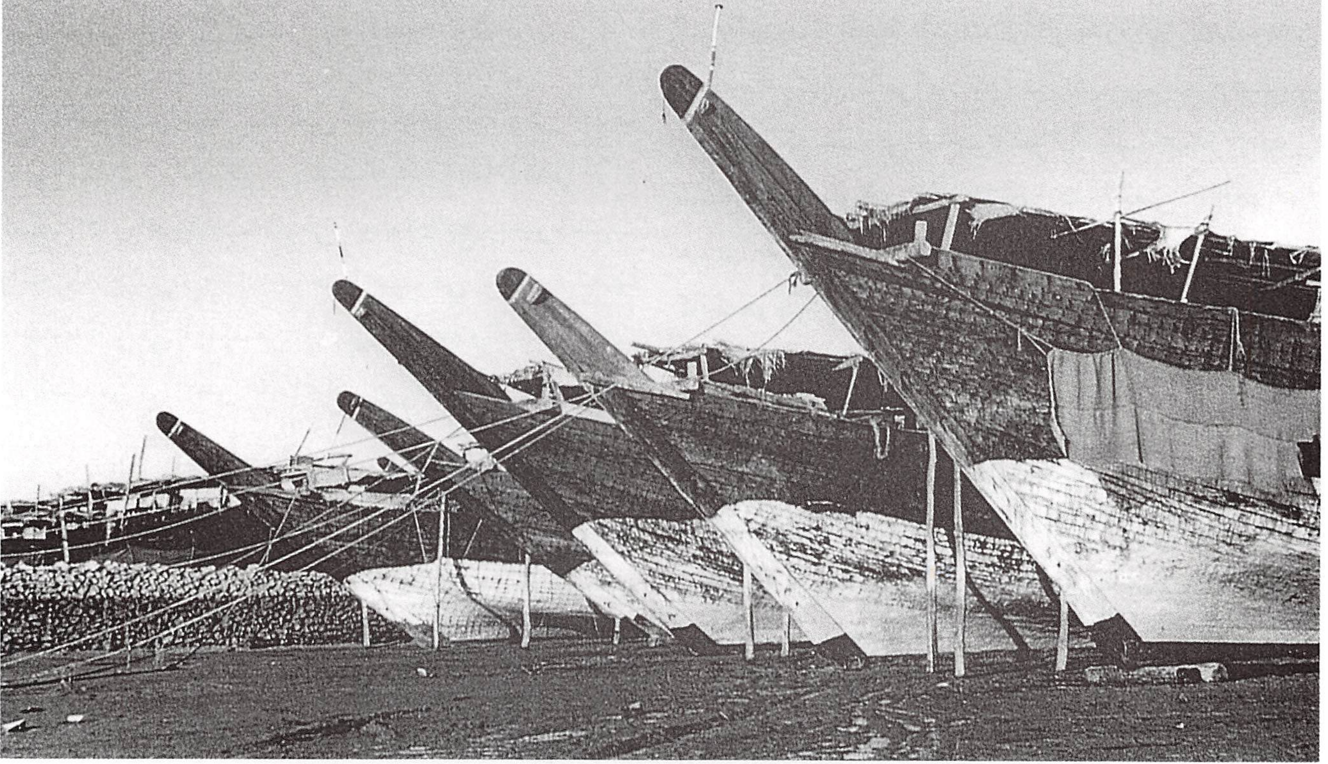


البوم السفّار

سفينة شراعية بنيت لكي تحل محل البغلة في خدمة النقل البحري الكويتي، ولقد أثبتت أنها أفضل أنواع السفن الشراعية للإبحار في مياه الخليج وبحر العرب والمحيط الهندي، وكان نجاحها سببا في انتشار صنعها واستخدامها في العديد من الموانى الخليجية والهندية. وهي مازالت تبنى في بعض هذه الموانى إلى هذا اليوم.

ومن الأسباب التي أدت إلى انقراض صناعة «البغلة» وإحلال البوم محلها هو أن البغلة صعبة القيادة في بحر متلاطم الأمواج. فوجود «رقعة» في مؤخرتها مصدر خطر للسفينة في حالة وجود أمواج عالية تضربها من الخلف. أما البوم فمؤخرته المدببة «أسلك» وأكثر قدرة على الصمود في وجه مثل تلك الأمواج. لذا جاء تصميم البوم على يد الصنّاع الكويتيين في أواخر القرن التاسع عشر كتطوير لتصميم البغلة وتحسين لها (ولكن هذا لايعني أن الكويتيين هم أول من فكر بالسفن مدببة الطرفين، لأن هذه السفن كانت موجودة منذ قرون طويلة)، وبخاصة نظام «السكان» أو الدفة. فدفة البوم تتحرك بواسطة نظام على قدر عال من الكفاءة، وأما دفة البغلة فتصميمها وطريقة عملها يجعلها صعبة التركيب والاستخدام والصيانة نظرا لأن لها عمودا من أعلاها يدخل في ثقب أسفل الرقعة في مؤخرة السفينة، لذا فلابد أن يكون الماء عميقا حول البغلة إذا ما أريد تركيب سكانها.

أبوام كويتية في ميناء عدن اليمني عام ١٩٣٨



© N.M.M.

مقدمة أبوام في النقعة في الكويت عام ١٩٣٩

والبوم كذلك أقل تكلفة من حيث الصنع من البغلة، فهو يخلو من النقوش على الرقعة والشبابيك و«الجناديل» وغيرها مثل تلك التي لابد من وجودها على أية بغلة.

ويتميز البوم بمقدمته ومؤخرته المدببتين، وبمقدمته التي يبرز في طرفها العلوي «الصاطور» ذو اللونين الأسود والأبيض. ولقد كان بعض القباطنة الأوروبيين يظنون أن هذين اللونين في مقدمة البوم ماركة تجارية لإحدى شركات النقل الكبرى، والحقيقة هي أن البوم يظهر عليه هذان اللونان بغض النظر عن مكان صنعه.

والبوم له صار كبير في الثلث الأمامي من السفينة يسمى «بالدقل العود» وآخر في المؤخرة يسمى «بالدقل القلمي»، كما أن له سطحا آخر إضافة إلى السطح الرئيسي في الثلث الخلفي يسمى «النيم» وفيه يجلس النوخذة وصاحب الدفة (السكوني)، وتحت النيم توجد غرفة تسمى «الدبوسة» تستخدم لتخزين الطعام وغيره من الحاجيات. ولقد ذكر النوخذة القبطان بدر عبدالوهاب القطامي أن في استطاعة النوخذة الكويتي أن يرفع سبعة أشرعة في نفس الوقت على البوم. وهذه الأشرعة هي:

١ - شراع الدقل العود.

٢ - شراع الدقل القلمي.

٣ - شراع مثلث الشكل يرفع في مقدمة البوم يسمى «البومية».

٤ - شراع آخر مثلث الشكل يرفع في المقدمة يسمى «بومية ثانية».

٥ - شراع يرفع فوق الشراع الكبير يسمى «قابية عود».

٦ - شراع يرفع فوق الشراع الصغير يسمى «قابية قلمي».









إلى أعلى قارب الكتر ، وإلى اليسار ومن أعلى قارب الكيت التابع للبوم «فتح الخير» وإلى الأسفل منه الكيت التابع للبوم «المهلب» ، ،وإلى أسفل : الماشوة التي صنعها الأستاذ جاسم عبدالرسول للمهلب والتي أحرقها الغزاة العراقيون عام ١٩٩٠ .





٧- شراع يرفع في مؤخرة السفينة يسمى «شمندي».

غير أن معظم قباطنة الكويت كانوا يكتفون برفع الأشرعة الثلاثة الأولى فقط.

ولقد أثبت البوم أنه أفضل السفن للسفر البحري على مر السنين، ولقد تباري صناع الكويت في تصميم الأبوام التي بلغ بعضها حد الكمال، وأكسب الكويت سمعة طيبة لأنها أفضل بلد يصنع البوم. ومازال البوم يبنى إلى هذا اليوم في الهند وفي غيرها من موانى الخليج العربية منها والإيرانية. وهناك فصل خاص في هذا الكتاب للخطوات الهامة الداخلة في صناعة البوم مع ذكر أجزائه وبعض خصائصه الهامة.

وعادة ما يحمل البوم، (والبغلة) قاربين صغيرين على ظهره لاستخدامها في الموانى المختلفة. هذان القاربان هما «الكيت» و «الماشوه». وأما الماشوه فهي قارب النجاة على ظهر البوم، ووسيلة لنقل البحارة وأمتعتهم ونقل البضاعة من الموانى للسفينة والعكس. وهو يسير بالمجاديف والشراع كذلك، وله رقعة من الخلف. وأما الكيت فهو قارب صغير يستخدمه النوخذة في تنقله من مكان لآخر في الموانى المختلفة. وقد تحمل بعض السفن قاربا يسمى «كتر» مدبب الطرفين بدلا من «الكيت» وأصغر حجما منه.

سفن صيد الأسماك

ربما تكون حرفة صيد الأسماك من أوائل الحرف التي مارسها سكان الكويت. ولقد استخدموا في هذه الحرفة أربعة أنواع من السفن منها البدائي والبسيط مثل «الورجيه»، ومنها الأكثر تعقيدا مثل الشوعي والبلم، كما أنهم استخدموا قاربا صغيرا يسير بفعل المجاديف لنقل الأسماك يدعى «بالهوري».

إلى أسفل : صورة نادرة للورجية الكويتية عام ١٩٣٧



الورجيه

هي أبسط أنواع السفن التي بنيت في الكويت ويطلق عليها كذلك اسم «هويرية» تصغيرا للهوري، وهي معروفة أيضا في ساحل الباطنة في عمان، وتدعى «بالشاشة». والورجيه تصنع من سعف أو جريد النخيل ويحشى داخلها بأطراف السعف (الكرب) وتربط بإحكام بالحبال المصنوعة من ألياف جوز الهند (الكمبار). ولعل أفضل أنواع السعف ما يأتي من نخيل «السعمران». والورجيه مدببة الطرفين ويشبه شكلها شكل الهوري، ولايزيد طولها على ثلاثة أمتار. ولا تصنع الورجيه محكمة لايدخلها الماء، بل إن ماء البحر يدخل ويخرج منها بحرية تاركا الأسماك التي تم اصطيادها حية تسبح حتى وصولها إلى الساحل.

والورجيه لها مجدافان، وقد تزود بصار صغير يرفع عليه شراع خفيف يساعدها على الإبحار في الظروف الجوية الملائمة. ولقد اشتهر العوازم من أهل الكويت بصنع الورجيه حتى ظهور البترول في الكويت، ولكنها مازالت تصنع حتى هذا اليوم في قرية الخابورة وصحم على ساحل الباطنة في عمان.

الشوعي

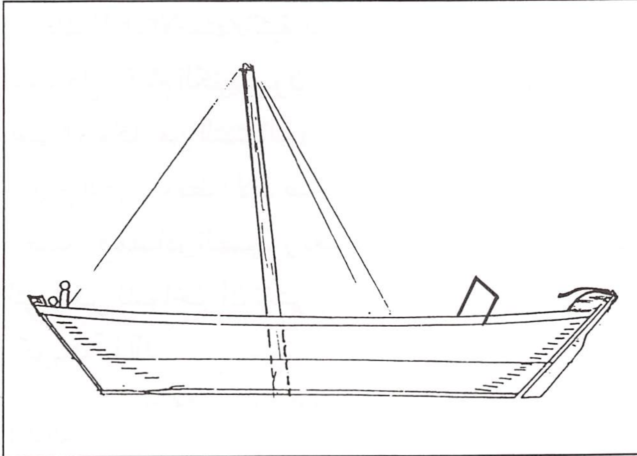
الشوعي أحد سفن الغوص على اللؤلؤ الأساسية، كما أن صيادي الحي الشرقي في الكويت استخدموها في صيد الأسماك كما سبق ذكره. ويعتبر الشوعي والبلم من أهم سفن صيد الأسماك في الكويت قبل أن يحل محلهما «اللنج» الذي يسير بفعل المحرك.

البلم

والبلم أيضا من سفن الغوص على اللؤلؤ إضافة إلى صيد الأسماك حيث استخدمه صيادو الأسماك في الحي الغربي (القبلي) من المدينة في صيد الأسماك وبخاصة في فصلي الشتاء والربيع بعد انتهاء موسم الغوص على اللؤلؤ. ولقد استخدم نوع آخر عرف بـ «البلم الفودري»، وهو أصغر حجما من «البلم النصاري» الذي استخدم في الغوص على اللؤلؤ في الكويت.

اللنج

يعتبر اللنج السفينة الوحيدة المستخدمة لصيد الأسماك في الكويت هذه الأيام. وهي سفينة متوسطة الحجم (يتراوح طول قاعدتها ما بين ١٥ - ٤٠ قدما) ولها مقدمة (صاطور) مستقيمة تشبه مقدمة السنبوك، كما أن لها رقعة في المؤخرة تخفي وراءها عمود المؤخرة فلا يظهر للعين تماما كما هو الحال في تصميم مؤخرة الجالبوت. وجميع اللنجات التي تصنع هذه الأيام تسير بواسطة المحرك الآلي فقط، كما أنها تخلو من النقوش.





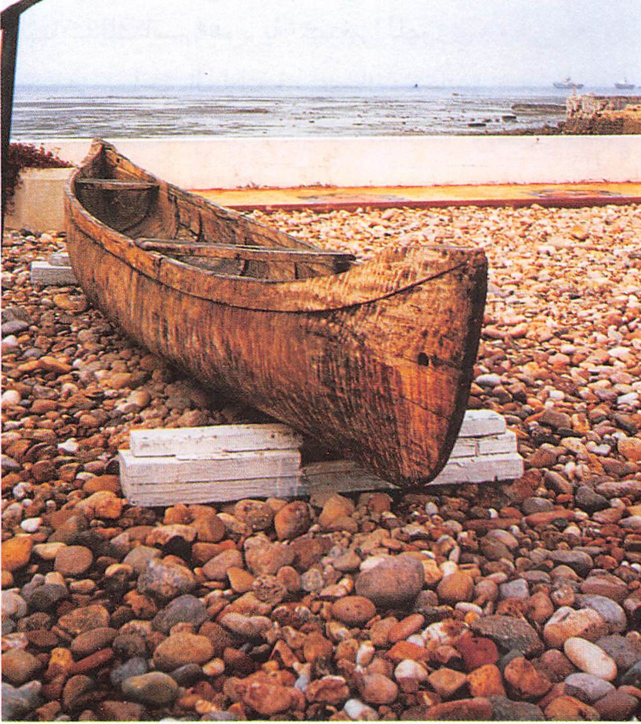
إلى أعلى رسم تخطيطي لـ «البلم الفودري»، وإلى أسفل منه، صورة لسفينة لصيد الأسماك تسمى «لنج» تسير بواسطة المحرك.

الهوري

وهو قارب صغير منحوت من جذع شجرة الفنص، يستورد من الهند ولا يصنع في الكويت، ويحمل شخصين وله مجدافان، ويستخدم في نقل الأسماك من مصائد الأسماك (الحظرة) إلى الساحل. كما أنه وسيلة للتنقل من سفينة إلى أخرى في العديد من المواني، ولا يزيد طول الهوري على ١٥ قدما إلا نادرا.

سفن النقل الساحلي

حين ظهرت الحاجة في الكويت إلى سفن تقوم بنقل المواد الأولية لبناء المنازل والسفن مثل الصخور والأخشاب وكذلك المواد الاستهلاكية التي كانت تحضرها البواخر إلى الساحل، قام الكويتيون بصنع «التشالة» ثم «حمال باشي»، وكل من التشالة وحمال باشي لا وجود لهما خارج الكويت نظرا لأن صنعهما كان نتيجة لضرورة محلية. فمصادر الصخور بعيدة عن الساحل، والأرصفة التي يمكن للبواخر أن تقترب منها لم يكن لها وجود في الكويت آنذاك.



إلى أعلى : قارب «الهوري» في معرض السفن الشراعية الكويتية، وإلى الأسفل : تشالة قام بصنعها الأستاد حسن عبدالرسول لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي عام ١٩٩٦ .

التشالة

التشالة (وجمعها تشاييل) اسم يطلق على سفينة شراعية تشبه البوم في المقدمة والمؤخرة، وهي متوسطة الحجم إذ لا يزيد طول قاعدتها عن ٢٤ ذراعا (٣٦ قدما). والتشاله من أقدم السفن التي استخدمت في الكويت (وإن حدث تطور في مقدمتها بفعل الزمن). ولقد كان هناك العشرات من التشاييل (أو التشاشيل) تقوم بنقل الصخور المرجانية الداخلة في بناء المنازل من رأس عشيرج (غربي مدينة الكويت) إلى ساحل المدينة. كما قامت التشاييل بنقل الأخشاب التي تحضرها سفن الكويت السفارة من الهند من مكان رسوها في الشويخ إلى ساحل المدينة. والتشالة لها صار واحد فقط ومجدافان يستخدمان في حالة





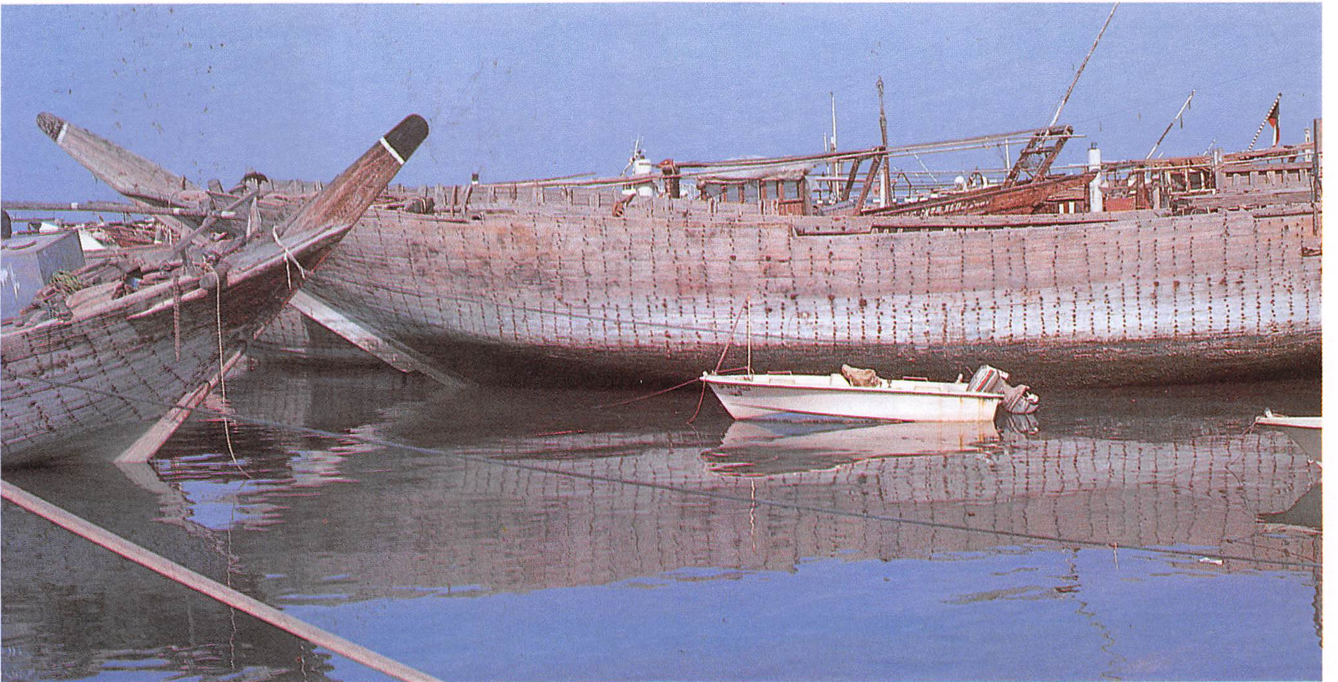
سكون الهواء، ولها «فنّة» سطح في الأمام وآخر في الخلف، وليس لها سطح في الوسط، بل يكون «الخن» أو جوف السفينة مكشوفا ليسهل الشحن والتفريغ منه. والتشالة مدببة الطرفين (وليس لها رقعة)، ولها صاطور يشبه صاطور البوم. أما سكان التشالة فله «كانة» في أعلاه يمسك بها السكوني لتوجيه السفينة. ولقد قام كبار صناع السفن في الكويت بصنع التشاله مثل صالح بن راشد وحسين بن منصور وعيسى بن حمود وأحمد بن سلمان ومحمد بن عبدالله وعلي عبدالرسول. ومن حسن الحظ أن الأستاد علي عبدالرسول قد قام بصنع تشالة طول قاعدتها ٤ أمتار عام ١٩٩٤ قبل وفاته بأشهر، للسكرتير الأول في السفارة البريطانية في الكويت، كما قام أخوه حسن عبدالرسول بصنع أخرى طول قاعدتها ٤,٥ أمتار عام ١٩٩٤. ومازالت هاتان السفينتان موجودتين في الكويت.

إلى أسفل: سفينة من نوع حمال باشي وهي الأخيرة من نوعها في الكويت في الثمانينيات من هذا القرن.

حمّال باشي

اسم يطلق على سفن لم تصنع إلا في الكويت في الثلاثينيات من هذا القرن، ولم يقم بصنعها سوى الأستاد الكويتي أحمد بن سلمان ومساعدوه في عمارته في شرق المدينة. ولقد ظهرت الحاجة إلى هذا النوع من السفن حين زاد حجم البضائع التي قامت بإحضارها البواخر القادمة للكويت ولم تستطع التشاييل إحضارها للساحل، فتم صنع هذه السفينة الكبيرة الحجم بالنسبة إلى التشاييل، وقامت بنقل جزء كبير من البضائع من البواخر إلى الساحل.

وحمال باشي سفينة تشبه البوم في شكلها الخارجي، وهو مثل التشالة من حيث وجود «فنة» في المقدمة وأخرى في المؤخرة، مع ترك الوسط مكشوفا. كما أن هناك عوارض (صوارات) عديدة تمسك بجانبي السفينة فتضيف متانة إلى جسدها. ويصنع حمال باشي ليتسع لأكبر قدر من البضاعة، كما أن «حملاته» أو وسطه غير مرتفعة كثيرا عن القاعدة ليسهل وصوله واقترابه من الساحل. وقد يصل





طول قاعدة حمال باشي إلى ٤٠ ذراعا (٦٠ قدما). ولقد زود حمال باشي بصار واحد، ثم استغني عنه بعد أن أصبح حمال باشي يجر إلى الساحل بواسطة «التك» التابع للميناء.

ولقد تأسست في الكويت عام ١٩٣٥ شركة سميت شركة النقل والتنزيل وعرفت محليا «بشركة حمال باشي» نظرا لأهمية هذه السفينة آنذاك. ولقد امتلكت هذه الشركة العديد من سفن حمال باشي سخرتها في عملها هذا.

سفن نقل الماء

كان الحصول على الماء العذب الصالح للشرب في الكويت من أهم التحديات التي واجهت الكويتيين خلال حكم الشيخ مبارك الصباح حين زاد عدد سكان الكويت نتيجة للازدهار التجاري وهجرة الناس إليها من مختلف موانئ الخليج. فبعد أن عجزت الآبار الجوفية عن توفير المياه العذبة اللازمة للسكان، طرأت على أحد أصحاب سفن الغوص فكرة تجهيز سفينته بخزانات خشبية والذهاب بها بعد انتهاء موسم الغوص إلى شط العرب (مع بعض البحارة) لملئها بالماء. وتم ذلك في عام ١٩٠٨ حين وجد هذا النوخذة أن باستطاعته أن يحقق ربحا من هذه الحرفة، فكان ذلك إيذانا بولادة سفن نقل الماء التي كان عددها عام ١٩١٠ ما يقارب أربعين سفينة تعمل بانتظام بين الكويت وشط العرب. وكلما زاد عدد سكان المدينة زاد الاعتماد على مثل هذه السفن وزاد عددها تبعا لذلك، حتى أنه حين تأسست شركة خاصة لنقل الماء من شط العرب إلى الكويت عام ١٩٣٩ امتلكت العديد من سفن نقل الماء قام

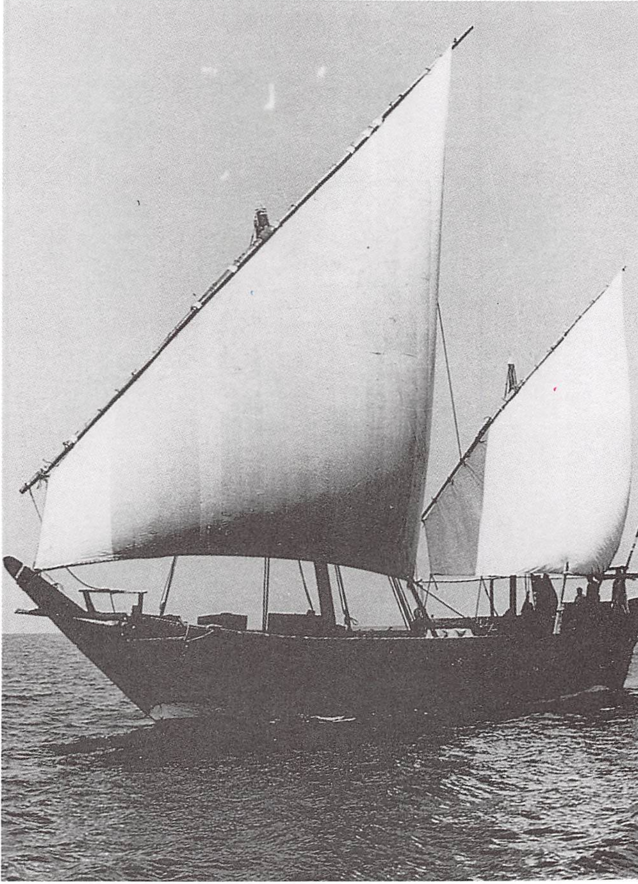
إلى أسفل: أبوام الماء في النقعة في الكويت وحولها الحمارة والكنادره عام ١٩٣٩

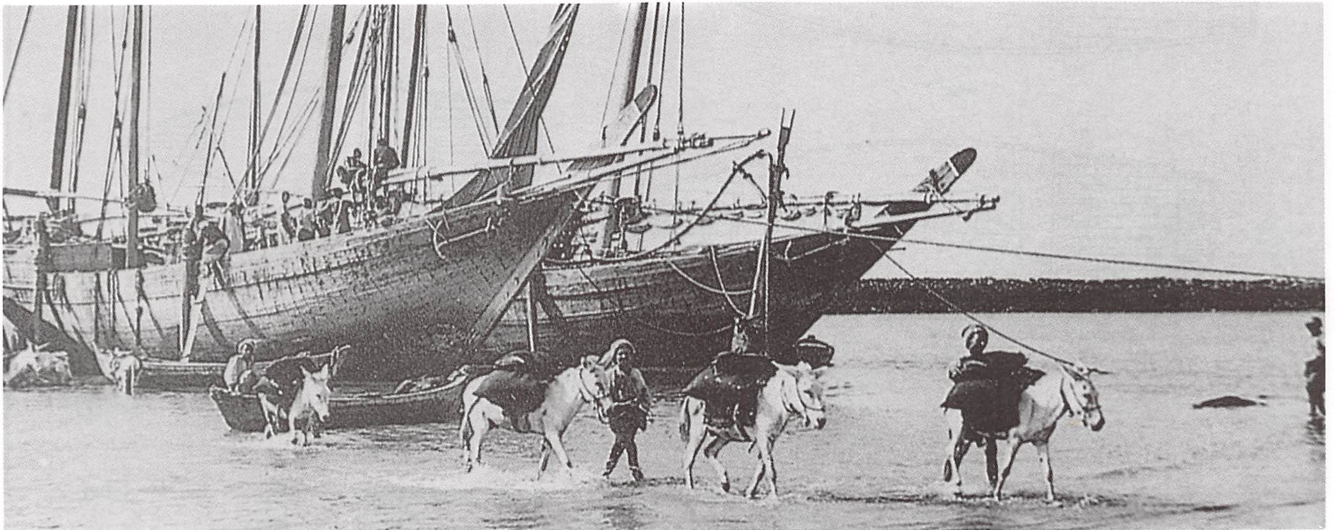


بصنعها جميعا الأستاذ أحمد بن سلمان في عمارته. حتى جاء عام ١٩٥٣ حيث بدأ تقطير مياه البحر واستخدامها بدلا من مياه الشط، فتوقفت سفن نقل الماء عن العمل، وحول بعضها إلى سفن للنقل.

بوم الماء

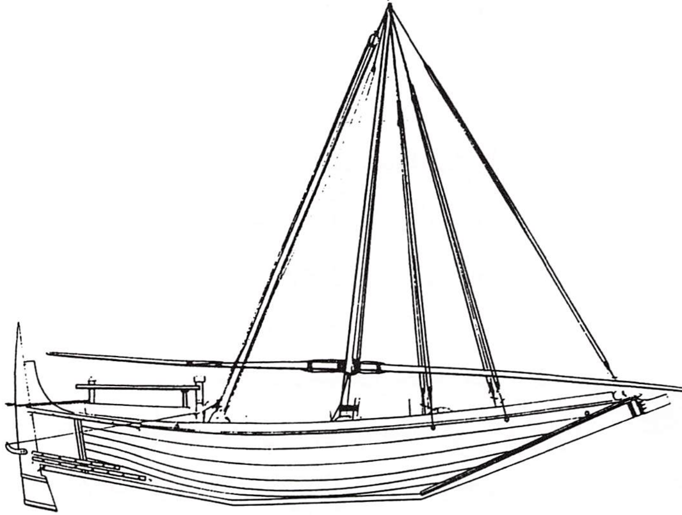
نوع آخر من الأبوام صمم خصيصا لنقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت. وهو يشبه البوم في مقدمته (الصاطور) ومؤخرته. ويصنع بوم الماء بحيث يكون وسطه عريضا و«حملته نازلة» لكي يحمل أكبر قدر من الماء وليسهل عليه الاقتراب من الساحل في حالة الجزر. كما أن قاعدته (البيص) عريضة (وتسمى قاعة) لكي تسهل له الارتكاز عليها حين وقوفه في «النقعة». ويجهز بوم الماء بخزانات خشبية تدعى فناطيس أو (توانكي)، كما يجهز بصاريين (عود) و(قلمي)، ولايستخدم بوم الماء أية مجاديف. كما أن بوم الماء له «عيبات» وليس له يا ملوه مثل سفن الغوص. ولا يسطح «بوم الماء»، بل يترك وسطه فارغا لكي تستقر فيه خزانات الماء الخشبية أو «الفناطيس». ولقد بلغ بعضها من الكبر بحيث كان من الصعب عليها الاقتراب من الساحل، فكانت ترسو بالقرب من مدخل النقعة. ولهذا النوع من السفن «فنه» في المقدمة، ونصف «نيم» في المؤخرة.

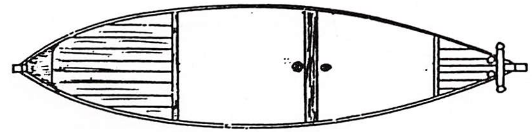




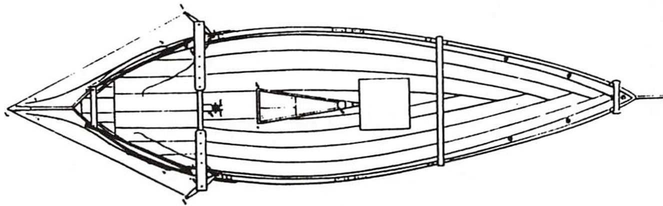
إلى أعلى: بوم ماء يرفع الشراع العود والشراع القلمي، وإلى أسفل: الحمارة وأبوام الماء في الكويت عام ١٩٣٧ (تصوير Thesiger)



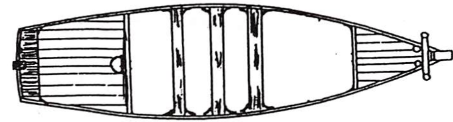




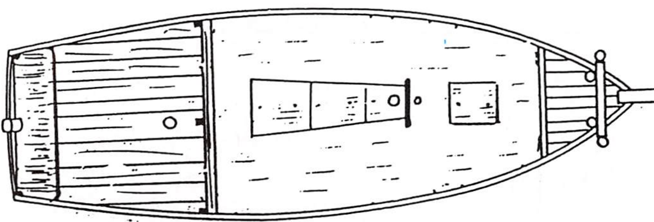
تشاله



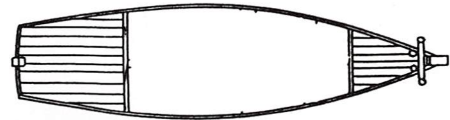
بتيل وبقاره



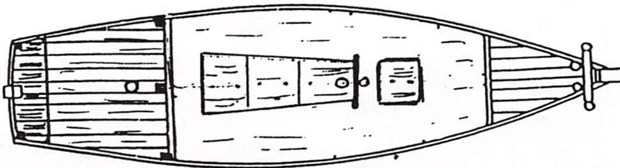
ماشوه



جالبوت

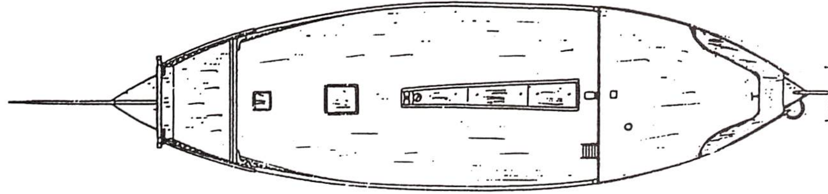


كيت

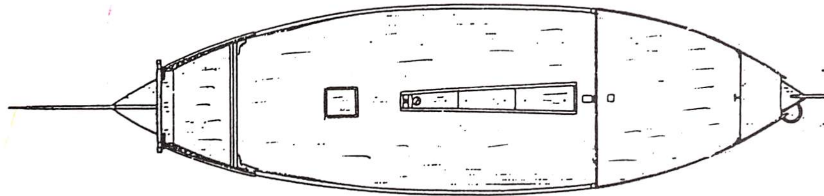


شوعي وسنبوك

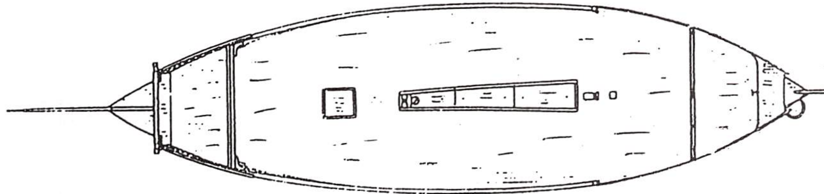
أسطح السفن الكويتية كما تبدو من أعلى



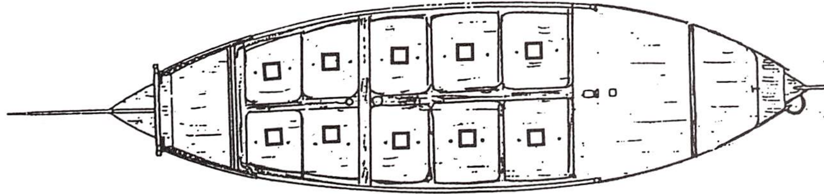
بوم سفّار



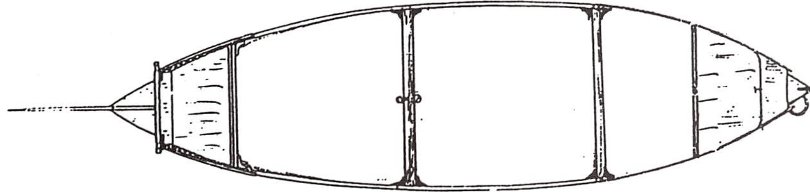
بوم غوص



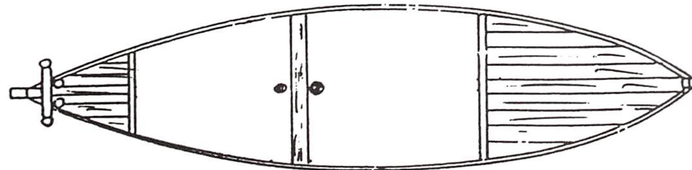
بوم قطّاع



بوم ماء



حمال باشي



بلم

أسطح السفن الكويتية كما تبدو من أعلى



الفصل الثالث

المواد المستخدمة في صناعة السفن



المواد المستخدمة في صناعة السفن

الأخشاب

لعله من الأمور غير العادية أن تنشأ صناعة للسفن في بلد مثل الكويت وتتطور لتصبح الصناعة الأساسية في هذا البلد الذي يخلو كلية من أي من الخامات اللازمة لهذه الصناعة. فشبه الجزيرة العربية تكاد تخلو من الأشجار التي يمكن أن تعتمد عليها صناعة السفن. ومع أن مصادر الحديد وخاماته قد توجد في مناطق مختلفة من شبه الجزيرة، إلا أن الكويت تخلو كذلك من أي مصدر للحديد تصنع منه المسامير بأنواعها وغيرها من الأدوات اللازمة للصناعة. حتى القطن المستخدم في قلفطة السفن (سد الفتحات بين الألواح حتى لا يدخل من بينها الماء) لا وجود له في الكويت. ومع ذلك، لم يكن ذلك عائقا أمام هذه الصناعة يمنعها من الاستمرار والازدهار.

ولقد كان الحصول على الأخشاب اللازمة لمثل هذه الصناعة التحدي الطبيعي الأكبر بالنسبة لصنّاع السفن الكويتيين، ولكن كانت هناك الهند وما تختزنه من خامات وأخشاب. فساحل الهند الغربي قد اشتهر بالمصادر الغنية بالأخشاب بشتى أنواعها وأحجامها. لذا، فقد ذللت الهند العقبات التي كانت تقف أمام صناعة السفن في الكويت وتمنعها من البدء والتقدم، فما أن تصنع سفينة في الكويت حتى تبحر إلى الهند حاملة تمور العراق من البصرة وتعود حاملة أخشاب الهند بأنواعها اللازمة لصناعة غيرها من السفن*. ولقد كانت مدينة كاليكوت على الساحل الغربي للهند مصدرا رئيسيا لتصدير الأخشاب إلى مختلف موانئ الخليج وشبه الجزيرة العربية، ولقد اشتهر بعض تجارها مثل عائلة بارامي وعائلة أحمد كنجي ويوسف الصقر التاجر الكويتي، بتصدير الأخشاب وتمويل الكويت وغيرها بها.

ولما كان كل جزء من السفينة يحتاج إلى نوع خاص من الأخشاب، فقد عادت السفن من الهند وعليها الأخشاب بأنواعها وأحجامها المختلفة، وعرف كل نوع باسم خاص به محليا.

ولقد كانت الأشجار في الهند تقطع وتفرز مكوناتها من جذوع وأغصان بعناية فائقة ونتيجة لخبرة طويلة. فهناك الجذوع التي تعد لكي تكون قواعد للسفن أو للألواح البانية لجسد السفينة، كما تقطع بعض الجذوع على شكل أعمدة مربعة المقطع تسمى «حطب مربع» أو حطب «سكتلي»، كما تفرز الجذوع الصغيرة (غير كاملة النمو) من خشب الساج لكي تباع كألواح للسفن الصغيرة، وتسمى «چكي». وأما الأغصان فتقطع على شكل «شلامين» أو «عطف» بواسطة قلاف خبير وذلك للاستفادة من أغصان الأشجار استفادة كاملة. وقد تباع الأشجار غير كاملة النمو على شكل أعمدة مستديرة تسمى «حطب كول»، لكي تستخدم كأعمدة تقف عليها السفن (مجدفات). وسوف نذكر كل نوع من هذه الأخشاب ومواصفاته واستخداماته على الصفحات التالية:

خشب الساج

الاسم المحلي في الكويت «ساج».

الاسم المحلي في الهند: «تيك، ساجوان» Sagawan

الاسم باللغة الانجليزية: «Teak».

الاسم العلمي: «Tectona grandis».

يعتبر هذا النوع بالنسبة لغيره من الأخشاب بمنزلة الذهب من باقي المعادن، فمميزاته كثيرة وكبيرة، ويكفي أنه أفضل خشب يمكن أن تصنع منه السفن على الإطلاق.

* كانت سفن الكويت في البدء تحضر الأخشاب من مسقط أو البحرين ثم أصبحت تبحر إلى الهند مباشرة وتحضر منها الأخشاب.

تنكاسه

شلمان

كروه

جلنكه

عطفه

مربع

كول

الأشكال المختلفة التي تقطع على أساسها الأشجار في الهند



ويمتاز خشب الساج بمقدرته الفائقة على مقاومة الماء لصغر مسامه ولوجود مادة دهنية فيه تسمى محليا في الكويت «بالدسم» تجعله لا يتأثر بالماء، كما تجعل قطعه وتشكيله أسهل. وتمتاز شجرة الساج الهندي بطولها الذي قد يصل ١٣٣ قدما (٤٠ مترا). كما أن خشب الساج يمتاز بلونه الذهبي الجذاب الذي لا يتغير مع الزمن، مما يضفي جمالا على خشب السفينة التي تصنع منه، وكذلك يمتاز برائحته التي تشبه رائحة الجلد.

يستخدم خشب الساج كألواح خارجية للسفينة، كما يستخدم في أسطح السفينة نظرا لمقاومته الشديدة للرطوبة والحرارة وعدم انكماشه بعد أن يجف. وأما الأفرع المقطوعة من شجرة الساج فتستخدم كأضلاع داخلية للسفينة تربط بها ألواح الجسد أو هيكل السفينة الخارجي، وتسمى بـ «الشلامين». ويمكن القول إن خشب الساج يدخل في بناء معظم أجزاء السفينة، باستثناء القاعدة «البيص» والتي عادة ما تكون من خشب اللوريل الهندي المعروف بالكويت باسم «جنقلي»، وباستثناء الصواري والفرامن كذلك. وأما صلابة خشب الساج فهي كبيرة نسبة إلى وزنه. ويوجد أفضل أنواع الساج قاطبة في الهند وبخاصة في الجزء الجنوبي الغربي منها المعروف بساحل الملبار والجزء الشمالي الغربي منها المعروف بالدمن (إلى الشمال من بومباي). وتعتبر مدينة كاليكوت على هذا الساحل أهم الموانى لتصدير مثل هذا النوع من الأخشاب. كما أن شجر الساج ينمو في كل من سريلانكا وبورما وتايلاند وأندونيسيا وفي أفريقيا كذلك.

وجدير بالذكر أن هناك العديد من الأخشاب تسمى «ساج» غير أن الساج الحقيقي هو الذي يأتي من الشجرة ذات الاسم العلمي «Tectona grandis».

خشب المنتيي (المنطيج)

الاسم المحلي في الكويت: منتيي.

الاسم المحلي في الهند: بنديك.

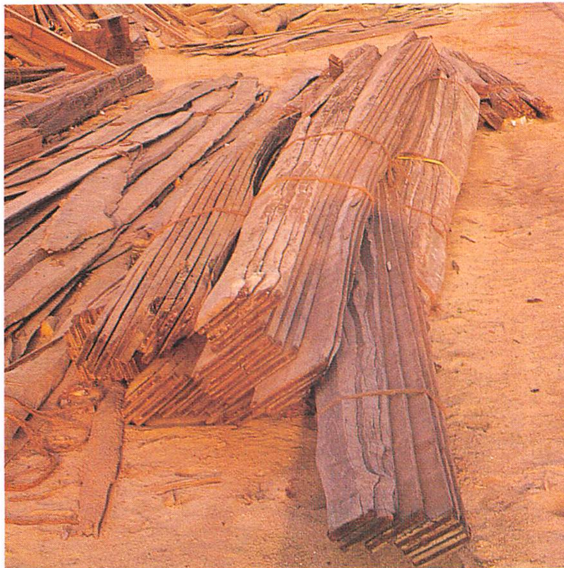
الاسم باللغة الانجليزية: Benteak.

الاسم العلمي: «Lagerstroemia ianceolata».

يأتي بعد خشب الساج من ناحية الأهمية، كما أنه



إلى أعلى: شجرة الساج وإلى أسفل: ألواح الساج (البدن)



أرخص سعرا منه. ولقد كانت بعض السفن تبنى في الكويت بحيث يكون ثلثها السفلي من ألواح خشب المنتيي والثلثان الآخران من ألواح الساج. والسبب هو أن لوح المنتيي لا يستخدم في الأجزاء التي تكون عرضة لأشعة الشمس، فهو لا يقاوم الحرارة والجفاف مثل خشب الساج. ويستخدم المنتيي كذلك في صنع لوح «الكمر» و «القيطان» كما تصنع منه دفة السفينة أو «السكان».

خشب الجنقلي

الاسم المحلي في الكويت : جنقلي.

الاسم المحلي في الهند: كري مردو (karimardu).

الاسم باللغة الانجليزية: Indian Laurel.

الاسم العلمي: «Terminalia tomentosa».

الجنقلي أو الجنكلي خشب صلب بني اللون ذو كثافة عالية ولا يوجد إلا في الهند وبورما، وقد يصل ارتفاع الشجرة إلى ٩٣ قدما (٣٠ مترا). وهو الخشب الأمثل للقاعدة «البيص» التي تبنى عليها السفينة، وقلما يستخدم لأغراض غير هذا الغرض نظرا لمقدرته على امتصاص الصدمات وعدم تكسره كالساج مثلا. فهو مرن مع صلابته ولا ينكسر بسهولة ولا يتشقق طالما كان مغموسا بالماء، ولكنه عرضة للجفاف والتشقق إذا ما وضع في بيئة حارة وجافة. لذا يحفظ هذا الخشب تحت سطح الماء في أماكن صناعة السفن حتى وقت استخدامه. ويأتي خشب الجنقلي إلى الكويت على هيئة جذع شجرة طويل ومستقيم، ولا يستخدم هذا النوع من الخشب كألواح يبنى منها جسد السفينة إلا نادرا. وله عدة استخدامات خارج صناعة السفن وبخاصة في الهند أكبر بلد منتج له، وهناك نوع أبيض اللون يسمى «جنقلي أبيض» (Terminalia Pnicuiata)، ولكنه لا يستخدم كقاعدة للسفينة نظرا لأنه أقل صلابة من الجنقلي الأسود.


أشجار اللوريل الهندي (الجنقلي) في جنوب الهند

خشب الفنص

الاسم المحلي في الكويت «فنص».

الاسم المحلي في الهند: «بلافو، فنص، إيني» (Pillav).

الاسم باللغة الإنجليزية: «Jack Wood».

الاسم العلمي: «Artocarpus hitorophyllus».

خشب لا يستهان به في صناعة السفن وبخاصة للأضلاع الداخلية للسفينة، فهو خشب صلب وقوي ويحل محل الساج في العديد من الاستخدامات. ويستخدم الفنص أحيانا كألواح لجسد السفينة السفلي نظرا


شلامين الفنص على ساحل مدينة كاليكوت



لمقدرته الكبيرة على مقاومة الحرارة والجفاف. ولقد كانت السفينة المشهورة «ابن رشدان» تحتوي على بعض ألواح الفنص، كما أنه أفضل الخشب لصنع الفلس (وهي قاعدة مربعة الشكل يرتكز عليها الصاري في جوف السفينة)، وذلك لمقدرته الفائقة على تحمل الأثقال ولصلابته المتميزة وصعوبة تشققه. وكذلك يصنع منه «العبيدار» و «الجامعة» وهما قطعتان من الخشب تمر من خلالهما الحبال اللازمة لرفع الشراع. ويمتاز خشب الفنص بلونه الذهبي وبصلابته، وقد يستخدم في بعض الحالات كقاعدة للسفينة. وشجرة الفنص لها نوع من الثمار الحلوة والمعروفة في الهند وفي غيرها من البلدان.

خشب الفينى

الاسم المحلي في الكويت «فيني».

الاسم المحلي في الهند: «بالي» (Pali).

الاسم باللغة الانجليزية: «Pali».

الاسم العلمي: «Palaguim ellipticum».

استخداماته محدودة في صناعة السفن، ولكنه كبير الفائدة نظرا لتميزه عن غيره من الأخشاب بمقدرته الكبيرة على الالتواء والثبات في مكانه وعدم تمدده مثل غيره من الأخشاب، ولذا فهو مثالي كلوح «للتريج» وهو اللوح العلوي النهائي من جسد السفينة وذلك لأنه «يسمت الجسد» أي يشده إلى بعضه البعض كما الحزام، كما أن لوح الفينى يستخدم داخل جسد السفينة كالألواح المسماة «بالحزامات» وهي التي تربط الأضلاع مع بعضها البعض. بالإضافة إلى أنه يستخدم في صنع «الكمر» و «الحياب» و «الكاتلي». وتشتهر الهند بهذا النوع من الأخشاب التي تصدر منها على شكل ألواح طويلة قد تصل إلى ٧٠ قدما (٢١ مترا).



إلى أعلى: ألواح من شجر الفيني الهندي

خشب الفن

الاسم المحلي في الكويت: فن.

الاسم المحلي في الهند: بونا (Punna).

الاسم باللغة الانجليزية: Poon.

الاسم العلمي: Calophyllum inophyllum

خشب الفن مثالي حين يستخدم كصوار للسفن، فهو يلين ولا ينكسر بسهولة، وهو صلب وقوي ومستقيم، كما أنه يمتاز بطوله الذي يبلغ حوالي ٩٠ قدما أو يزيد. وهو ينقسم إلى نوعين، النوع الأول يسمى «فن أصل» والثاني يسمى «فن إبراهيم» نسبة لأول من أحضره للكويت. وأما فن أصل فهو أغلى سعرا وأفضل كصار للسفن وذلك لأنه أخف وزنا من «فن إبراهيم». ولقد كان قباطنة الكويت



يذهبون إلى الهند بأنفسهم لانتقاء خشب «الفن» الذي لا يأتي إلا على هيئة جذع شجرة لاستخدامه كصار للسفن، وهو لا يستخدم كألواح للسفن، ولكن الفن ابراهيم يستخدم «للفرمن» أو الخشبة التي يعلق بها الشراع.

خشب باكة

الاسم المحلي في الكويت: باكة.

الاسم المحلي في الهند: ڤاكة.

الاسم باللغة الانجليزية: Vaka.

الاسم العلمي: Albizia Molveanna

خشب الباكة أسود اللون صلب، ويأتي على هيئة جذوع شجر قصيرة وغير مستقيمة، لذا اقتصر استخدامه في صنع ألواح «الزبدرة» على أطراف جسد السفينة. كما يستخدم لصنع «الدراريب» لمنع الأمواج من التسرب على سطح السفينة. وهو من أرخص الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن، ويستورد من الهند.

الميط

الميط خشب صلب يأتي على هيئة أغصان تصلح «للشلامين» أو الأضلاع الداخلية للسفن، وهو يأتي من بر الصومال (من قرية ميط إلى الشرق من ميناء بربرة)، وكان في الماضي يستخدم في صناعة السفن في الكويت، أما هذه الأيام فمن النادر أن يوجد في الكويت. وهو لا يأتي على هيئة ألواح، ولكنه يستخدم كشلامين فقط نظرا لرخص ثمنه مقارنة بخشب الساج أو الفنص.

القَرطَ

وهو خشب صلب وقوى كالحديد، ولايستخدم في الكويت إلا في صنع اليارديلة (البكرة التي تدور في أعلى الصاري)، كما يصنع منه «الصنفير» أو المحور الذي تدور حوله البكرات نظرا لقوته وصلابته. ويأتي خشب القرط من ساحل الباطنة في عمان، هذا الذي يشتهر كذلك بخشب يدعى «السمر» و «الغاف».

الهمبة (Mangifera indica)

وهو خشب شجر المانجو (الهمبة)، ويستورد للكويت بغرض صنع أطراف المجاديف (الصفوف) نظرا لخفة وزنه ورخص ثمنه، ولايستخدم هذا الخشب في صنع السفن. أما في الهند فتصنع منه الصناديق التي تشحن فيها البضائع، إضافة إلى العديد من الاستخدامات الأخرى.



شجرة القرط بالقرب من ساحل الباطنة - عمان

المواد العضوية المستخدمة في صناعة السفن

هناك العديد من المواد العضوية الأولية التي تستخدم في أثناء صناعة السفن وبعد الانتهاء منها وبخاصة عند قلفطتها وإعدادها للسفر. ومن أهم هذه المواد التالي:

الصل

زيت يستخرج من سمك السردين (العوم) أو من كبد سمك القرش، وهي مادة لا غنى عنها لطلاء السفن من الداخل والخارج قبل إنزالها للبحر. فهي تحفظ الألواح من التآكل ومن حرارة الشمس وتطيل في عمر السفينة. ومع أن لها رائحة مزعجة إلا أن الطلب عليها لم يتوقف منذ أن صنعت السفن في الكويت وحتى هذه الأيام. ولقد كانت منطقة سيحوت على ساحل المهرة في اليمن أفضل مصدر للصل المستخرج من سمك السردين، ويأتي بعده الصل المستخرج من كبد سمك القرش من الهند. وحتى الطريقة التي كان يستخرج بها الصل اليمني كانت أفضل الطرق، إذ يجمع سمك السردين في أماكن تسمى مدابس، ويكبس بواسطة وضع أثقال عليه فيسيل الزيت من الأسماك ويصب في قنوات معينة يجمع فيها ويصدر إلى الخارج. وأما الصل الهندي فيستخرج آليا من كبد القرش وغيره من بقايا (أمعاء) الأسماك، ولذا كانت جودته أقل من الصل اليمني. بيد أن الصل اليمني أصبح نادر الوجود في هذه الأيام، ولم يعد يرى في الكويت منذ مدة طويلة.

الدامر

مادة صمغية تستخرج من بعض الأشجار في الهند، وتأتي على هيئة قطع متوسطة الحجم مائلة للاصفرار، وتطبخ هذه القطع على النار مع قليل من الصل ويستخدم المزيج السائل طلاء يمنع الأخشاب السفلية للسفينة والمعرضة للماء من التعفن. ومن أشهر استخدامات الدامر وضع كمية منه عند موضع اتصال الأعمدة الأمامية للسفينة (الأميال) بالقاعدة «البيص» وهو ما يسمى بالقفل. كما



قطع من الدامر الخام في يد أحد القلاليف

يوضع بين القاعدة ولوح «الجافتوه» فوقها. وكذلك تشبع به فتائل من القطن وتلف حول المسامير التي تربط ألواح السفينة (بعد أن يطبخ مع قليل من الصل) لمنع المسامير من الصدأ والتآكل.

الحل

زيت أبيض اللون يستخرج من جوز الهند، ويستخدم في قلفطة السفينة أو سد الفتحات التي توجد بين الألواح، حيث تشبع فتائل من القطن بهذا الزيت ويجري إدخالها بين الألواح لمنع تسرب الماء من خلالها إلى داخل السفينة. ومن أهم فوائد الحل هو منع تعفن الفتائل بواسطة الماء.

الشونة

الشونة مزيج من الجير وشحوم الأغنام. فبعد أن يذاب الشحم في قدور كبيرة يضاف إليه كمية من الجير المسحوق ويخلط جيدا ثم يقوم البحارة بطلاء أسفل السفينة بهذه المادة مستخدمين أياديهم. والشونة مادة فعالة تحفظ ألواح السفينة من الحيوانات البحرية (Toredo) التي تلتصق بها وتتلفها نتيجة للحفر التي تتركها على الألواح. والشونة مادة استخدمت من قديم الزمان في الخليج، ومازالت تستخدم حتى هذا اليوم، ليس فقط في الخليج بل في كافة مواني الهند وأفريقيا الشرقية.



وعادة ما يصاحب طلاء السفينة بالشونة قبل موعد السفر احتفال في الكويت تعزف فيه أنغام السنجني بإيقاعاته الجميلة ورقصات البحارة تحت السفينة، المعبرة عن الفرحة بإتمام هذا العمل. ولقد كان ساحل الكويت في الماضي يعج برقص وغناء البحارة احتفالا «بتشوينها» أي طلائها بالشونة. وحين يصيح النهام بصوته الشجي يتجمع حوله الرجال والنساء والأطفال للتمتع بصوته العذب وبرقص البحارة حول السفينة.

الحومار

هناك مادة معدنية حمراء تأتي من جبل هرمز على الساحل الغربي لإيران، وتستخدم لوضع علامات على الخشب عند صناعة السفن بواسطة القلم، نظرا للونها الأحمر الفاقع، فهي بمثابة الحبر بالنسبة للقلم. ويستخدم الحومار بعد إذابته بالماء في طلاء أسفل الشلامين حتى يعرف الصناع مدى اتصال الشلمان باللوح أسفله وذلك بالتعرف على الأثر الذي يتركه اللون الأحمر على اللوح.

قماش الشراع

يسمى في لغة البحر «الغزل» بكسر الزاي. وهو قماش سميك من القطن يستخدم لصنع الشراع. ويصنع في الهند ويأتي على هيئة لفات يبلغ عرض الواحد منها ٥ , ١ قدم أو ثلاثة أقدام. ولقد أمدت الهند جميع بلدان الخليج بهذا القماش الذي لم يكن هناك غنى عنه لأية سفينة شراعية.

الحبال

جميع الحبال المستخدمة على سطح السفن الشراعية الكويتية كانت تأتي من الهند وتصنع من ألياف جوز الهند. وهي مختلفة السماكة تبعا لتعدد استخداماتها. فهناك الحبال السميكة لرفع الشراع وتأتي على هيئة لفة دائرية الشكل تسمى محليا «بيطة»، كما تأتي على هيئة حبال متوسطة السماكة وتسمى «كمبار». ويعدّ ساحل الهند الغربي أفضل مصدر لهذا النوع من الحبال.



لفات من الحبال تدعى الواحدة «بيطة»

الأدوات المستخدمة في صناعة السفن

كان لابد من وجود الحداد لكي تكتمل صناعة السفن. فالحدادون هم الذين يمدون الصناعة بكل ما تحتاجه من مسامير لربط الألواح بجميع أنواعها وأحجامها. كما كانوا يصنعون المراسي (الأنجر والباوره) وأدوات الصناعة مثل الفأس (الجدوم) والمنشار، والمثقب أو المجدح وغيرها.

ولقد اشتهر بيت جراغ كأحد ا لبيوت التي كانت تمد صناعة السفن في الكويت بجميع اللوازم الحديدية، ومن أهم الأدوات المستخدمة ما يلي:

الجدوم

فأس من الحديد ذات حافة من الفولاذ مطعم بها تستخدم كثيرا في تشذيب الأخشاب وتسوية سطوحها، لاغنى عنه للقلاف وتحتاج إلى مهارة وإتقان في استخدامها. وهي تستخدم أيضا في تقشير سطح السفينة وتسويته وهو ما يعرف بالتدريخ، وهناك قلاف مختص في هذه العملية بالذات لما تتطلبه من مهارة وتدريب. ولقد كان الحدادون في الكويت يصنعون أجود أنواع هذه الفؤوس، ولم يتوقف القلاليف عن استخدامها حتى اليوم. فالجدوم (الفأس) من أهم الأدوات المستخدمة في صناعة السفن في الكويت.

المنشار

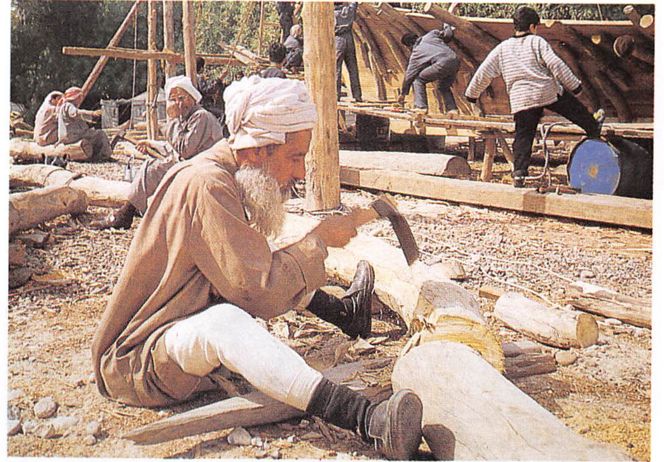
يستخدم المنشار اليدوي كثيرا في صناعة السفن لقطع الألواح وتسوية سطحها في موضع اتصالها ببعضها البعض (الجرار)، وهو مختلف الأشكال والأحجام، ولاغنى عنه في صناعة السفن. والمنشار المستخدم في الكويت له أسنان مائلة للداخل بحيث تقطع الخشب حين جذب المنشار باليد باتجاه القلاف الممسك به.

المطرقة

تستخدم كثيرا في دق المسامير وتثبيت الألواح المكوّنة لجسد السفينة، وللقلاليف مطرقة خاصة تساعدهم في دق المسامير الكبيرة والصغيرة. وقد يتخصص أحد القلاليف في استخدام المطرقة ودق المسامير لما لهذه العملية من أهمية في صناعة السفن، ويسمى هذا القلاف بضارب مسامير، وأحيانا يكون الطرق وفق إيقاعات ونغمات جميلة.

القويار

وهو عبارة عن قضيب صلب وقوي ينتهي طرفه على شكل نصف دائرة حادة جدا حتى يسهل حفر تجويفات في الألواح بواسطته، ولكي يدخل فيها رأس المسمار فلا يظهر فوق سطح اللوح حين تثبيته به.



الجدوم في يد أحد القلاليف

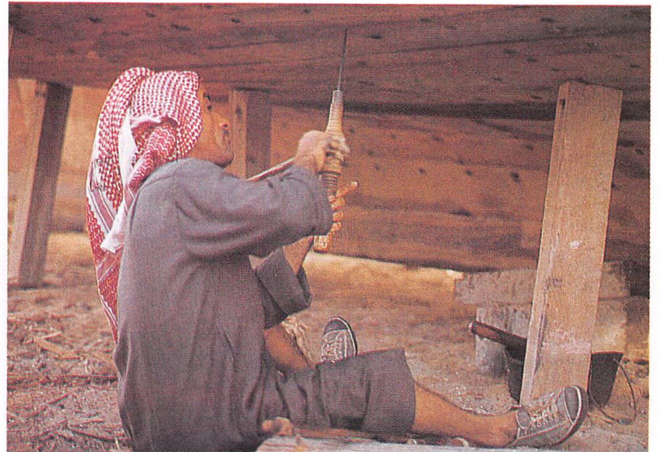
المجدح

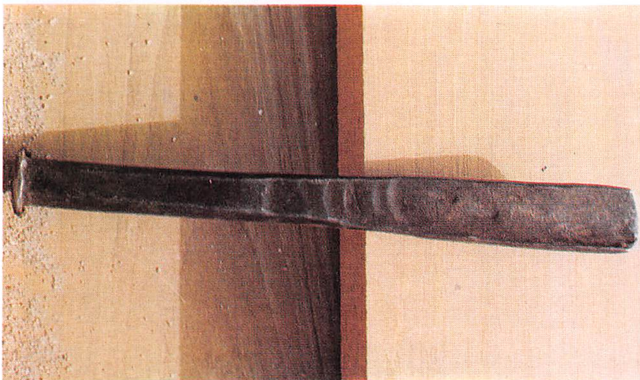
هو المثقب ذو القوس والوتر، وهو هندي الأصل ويتكون من قطعة خشبية، أسطوانية الشكل رأسها من الحديد مدبب الطرف، وحين يدار بالقوس يحدث ثقبا في اللوح قبل تثبيته بالمسامير حتى لا يتشقق اللوح من جراء دق المسامير به. ويصنع المجدح في أطوال مختلفة، وقد يصل طول السن الحديدي المثبت فيه ما يقارب المتر الواحد.

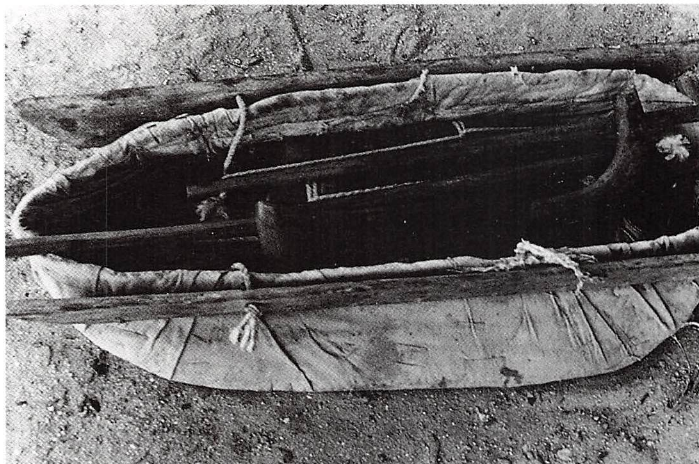
ومازال المجدح يستخدم في الهند، أما في الكويت فقد حل محله هذه الأيام المثقب الكهربائي. ولقد ذكر الأستاذ علي عبدالرسول للمؤلف أن المجدح أفضل من المثقب الكهربائي نظرا لسهولة التحكم فيه وتطويعه بحسب الحاجة، وذلك غير المثقب الكهربائي الذي يعمل بسرعة تجعل من الصعب التحكم فيه.

إلى أسفل وعن اليمين : صورة للمجدح اليدوي

وإلى الأسفل : القويار الذي ينتهي طرفه السفلي بنصف دائرة حادة جدا







إلى اليسار : الجفير ، وهو سلة لحفظ أدوات القلاف

وإلى الأسفل : الأدوات التي يستخدمها القلاف الكويتي في عمله



الرندة

وتسمى الفارة كذلك، وهي لمسح الألواح وتسوية سطوحها يدويا، ولقد حلت الفأرة الكهربائية محلها هذه الأيام عند بعض القلاليف، غير أنها تجعل ألواح السفينة سوداء بدلا من لونها الأصفر الجميل.

المنقر (المنكر)

قطعة من الحديد حادة الطرف كالسكين تدق بالمطرقة فتقطع أطراف الألواح بسهولة ويسر، وهي عظيمة الفائدة بالرغم من بساطتها، وهي تحل محل الفأس عند القلاليف الهنود في ساحل الملبار.

السكّنية

تصنع من الحديد وتستخدم لتثبيت الألواح والشلامين في مواضعها مؤقتا ريثما يتم تثبيتها بواسطة المسامير، وهي ذات أطوال مختلفة وعظيمة الفوائد والمنافع. وقد كان صناع السفن الكويتيون القدامى يستخدمون «الهواسة» لتثبيت الألواح في جسد السفن بدلا من السكنية لعدم توافرها لديهم آنذاك. والهواسة حبال تلف بواسطة قطعة من الخشب داخلها فتجذب الطرفين المربوطين بهما معا.

وهناك العديد من الأدوات الأخرى التي يستخدمها القلاليف الكويتيون مثل المفراص والقلم، وهو عبارة عن قطعة من عود الأخشاب يشق في الطرف ويصبح على شكل زاوية حادة يمكن التحكم في فتحته بحسب الطلب. ويغمس القلم بمادة الحومار ويستخدم في وضع خطوط على الألواح في المواضع المراد تشذيبها، وهو كذلك عظيم الفائدة بالرغم من سهولة صنعه واستخدامه، وأما المفراص فهو مسمار غليظ من الحديد أحد طرفيه حاد.

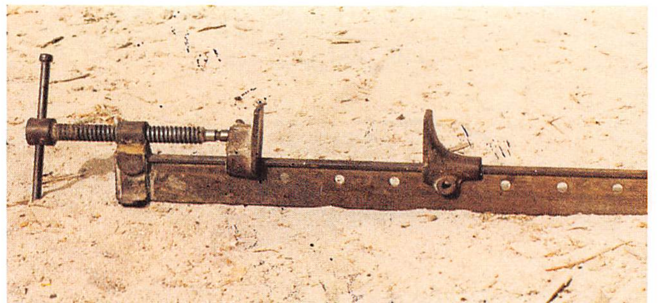
الأدوات التي يستخدمها صانع السفن (الأستاد)

الأستاد أو صانع السفن هو الذي يصمم السفينة ويحدد أطوالها ومواصفاتها، وهو الذي يحدد طبيعة العمل للقلاليف. ويعتمد بناء السفينة ومواصفاتها على خبرته وفنه. وهو يستخدم بعض الآلات اليدوية البسيطة التي لا تتطلب منه حتى مجرد القراءة والكتابة. وهذه الأدوات هي:

الهنداسة

وهي قطعة من النحاس تشكل على هيئة ربع دائرة عليها خطوط تبين مقدارا معينا من الزوايا، وبين كل خط وآخر مسافة تدعى الخن. وكل خن يساوي حوالي خمس درجات ونصف تقريباً، وفي رأس الهنداسة خيط معلق به ثقل من الحديد يحدد مقدار الزاوية أو ميلان العمود المراد تثبيته في السفينة. ولولا الهنداسة ما كان بالإمكان التأكد من اتزان السفينة على سطح الماء بعد الانتهاء من صنعها. والهنداسة تأتي عادة من الهند، وقد قام بصنعها محليا





إلى أعلى: الهنداسة وقد أمسك بها الأستاد مبينا الوضع الصحيح لها
وإلى اليمين: السِكنْية أكبر معين للقلاف في عمله

بعض الحدادين في الكويت .

البِلدْ

ثقل من الحديد معلق بخيط ، ويستخدم للإسقاطات العمودية حين صنع السفينة ، كما يبين البلد استقامة عمود المقدمة والمؤخرة على القاعدة بالإضافة إلى العديد من أجزاء السفينة التي لولا البلد لما كان بالإمكان تثبيتها .

الخيط والطباشير

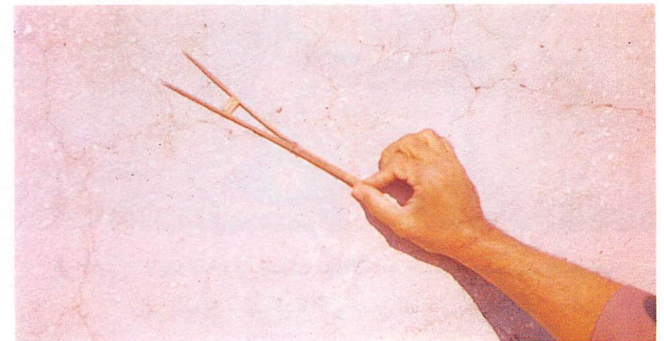
يستخدم الأستاد خيطا قويا يمرره على قطعة من الطباشير تسمى چاكه ثم يمده فوق اللوح بقوة ثم يرفعه فيرتد تاركا خيطا مستقيما على اللوح كي يقوم القلاليف بتسويته حسب هذا الخط .

ميزان الماء

ويستخدمه الأستاد للتأكد من استواء القاعدة على سطح الأرض قبل بدء العمل في صنع السفينة ، كما يستخدم الأستاد أحيانا مسطرة تدعى الفوت أو المتر لإجراء بعض قياسات الأطوال .



إلى أعلى : البلد ، وإلى أسفل : القلم



أدوات لازمة للسفن كانت تستورد من الهند

الجرخ

وهو يقابل «السكان» في السيارة . مستدير الشكل وله أطراف من الخشب ، تدور فتعمل على توجيه دفة السفينة ، ولقد كانت بعض سفن الكويت تستخدم الجرخ الذي كان موجودا على ظهر البواخر القديمة الهندية والإنجليزية .

المناظر

جمع منظرة وهي شباك مدور من الزجاج حوله إطار من النحاس يستخرج من البواخر القديمة ويباع في الهند ، فيوضع على جانبي السفينة في الكويت (من نوع البوم) بقصد الإنارة داخل الغرفة الموجودة في مؤخرة السفينة (الدبوسة) .

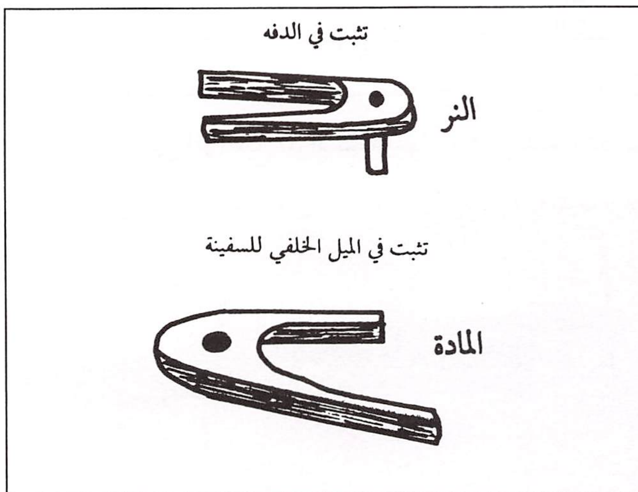
الديرة

وهي البوصلة ، وتأتي من الهند وكذلك الإناء الحاوي لها ، والذي عادة ما يكون مأخوذا من باخرة قديمة .

النر والمادة

مفاصل تعلق بهما دفة السفينة ، وهما مصنوعان من

إلى أسفل : النر والمادة



النحاس ومصدرهما الهند. وقد يصنعان من الحديد في الكويت.

الدوار

وهو الذي يسمى بالانجليزية (Capstan)، ويتكون من أسطوانة قوية من الحديد تدور حول محور لها وبطرفها العلوى فتحات لكي تدخل بها أعمدة قوية من الخشب يديرها البحارة فتلف الحبال حولها مثل الحبال المربوطة بالباورة أو لأي عمل آخر يحتاج إلى شد قوي. ولقد كانت



إلى أعلى: الدوار

سفن الكويت السفارة تستخدم الدوار الذي كان في الأصل على بعض البواخر الهندية أو الإنجليزية القديمة.

المواد الحديدية الداخلة في صناعة السفن:

كان الحدادون في الكويت يصنعون كل مستلزمات السفينة الحديدية محليا مستخدمين الحديد الخام المستورد من الهند والفحم الحجري المستورد من الهند كذلك. وقد امتازوا بالإتقان في العمل والجودة في الصنع مما ساعد صناعة السفن في الكويت على التقدم والازدهار.

وفيما يلي أهم المواد التي كان الحدادون الكويتيون يصنعونها للسفن الشراعية:

- المسامير

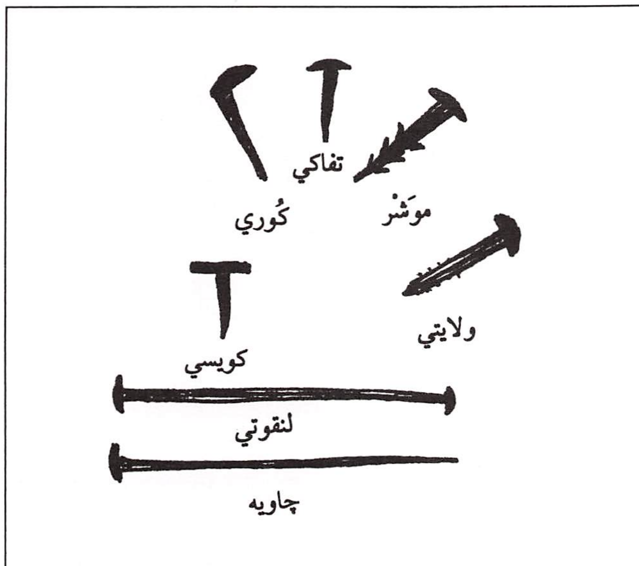
جميع المسامير الداخلة في صناعة السفن كانت تصنع يدويا بواسطة الحداد، وهي مختلفة الأحجام والأشكال، فهناك المسمار العادي، وهناك الموشر وهناك الكويسي والكوري (Gory) وهناك الچاويات والتي قد يصل طول الواحد منها إلى المتر الواحد، وهناك اللنقونية وهناك المسمار الولايتي.

- النر والمادة (كما سبق تبيانه)

- الجدوم

ويصنع محليا من نوعين من الحديد حيث يضاف إليه سن من الحديد الفولاذ لكي يسهل قطع الأخشاب الصلبة به. وتركيب هذا السن من الفولاذ يحتاج إلى مهارة من قبل الحداد.





إلى أعلى: ميزان الماء، وإلى الأسفل منه أنواع المسامير المستخدمة في صناعة السفن في الكويت

الفصل الرابع

خطوات صناعة سفينة شراعية من نوع «البوم السفّار»



خطوات صناعة سفينة شراعية
من نوع "البوم السفّار"

لا يمكن للإنسان أن يصف صناعة يدوية متقدمة مثل صناعة السفن الشراعية على صفحات في كتاب، إذ لابد للإنسان أن يرى الصنّاع أنفسهم وهم يعملون، حتى يستطيع أن يكوِّن فكرة واضحة عن هذا النوع من الحرف اليدوية الصعبة، لذا فما هذه سوى محاولة لإعطاء فكرة عن أساسيات هذه الصناعة التي لم تنشأ في المدارس أو في بطون الكتب، وإنما أتت نتيجة لتعامل الإنسان مع بيئته واكتسابه المهارات اللازمة لهذه الصناعة عن طريق التفاني في العمل والصبر الطويل.

ولقد تم اختيار «البوم» كمثال على صناعة السفن في الكويت، وذلك لأن طريقة صنعه تحوي الكثير من الخطوات التي تدخل في صناعة جميع أنواع السفن الشراعية الكويتية بصفة خاصة والدول الخليجية بوجه عام.

ولقد قمت خلال هذا العمل بالاستعانة بصانع السفن الكويتي الأستاذ علي عبدالله عبدالرسول قبل وفاته في أواخر عام ١٩٩٥، كما استعنت كذلك بالأستاذ علي بن جاسم الصباغة ومساعديه، وراقبتهم وهم يصنعون البوم «المهلب الجديد» عام ١٩٩٦، فكانت فرصة لا تعوض وفرها لنا صاحب السمو أمير البلاد الشيخ جابر الأحمد الذي أوصى بصنع هذه السفينة لكي تحل محل «المهلب القديم» الذي أحرقه الغزاة العراقيون عام ١٩٩٠. وسوف يجد القارئ في آخر هذا الكتاب تصميمات مرسومة لبعض نماذج للسفن قمت بتصميمها على الخشب، ثم رسمت هيكلها على الورق بحيث يمكن بناء سفينة حقيقية إذا ما استخدمت بعناية، وتعرف هذه الطريقة في دول الغرب باسم نصف النموذج (Half - Model). وسوف يلاحظ القارئ أن بعض الأدوات الكهربائية قد استعملت في بناء البوم «المهلب الجديد» عام ١٩٩٦، وهي أدوات لم تستخدم في الكويت إلا حديثا.

الاتفاق

حين يقرر أحد التجار أو النواخذة الكويتيين بناء سفينة له، فإنه يختار واحدا من صناع السفن المعروفين (أو الأستادية كما يطلق عليهم) ويخبره بأن لديه قاعدة (بيص) طولها كذا ذراع، وأنه يريد استخدامها في بناء سفينة من نوع البوم السفّار (أو أي نوع آخر)، وهذا كل ما يود الأستاد معرفته. وقد يطلب التاجر من الأستاد أن تكون هذه السفينة ذات «حملة نازلة» أو «حملة مرتفعة»، أو أن يكون «صدرها مرتفع» أو «سايح» فيأخذ الأستاد هذه الطلبات بعين الاعتبار، ثم يحسب مواصفات هذه السفينة (من حيث عرضها وعمقها وما إلى ذلك) في ذهنه دونما حاجة إلى ورقة أو قلم. يقوم الأستاد بعد ذلك بإلقاء نظرة فاحصة على الأخشاب المختلفة التي وفرها له صاحب السفينة، ثم يجمع عددا من القلاليف ويطلب إليهم العمل معه لقاء أجر يومي بلغ في الثلاثينيات من هذا القرن مقدار ١,٥ روبية لكل قلاف. وهذا يعني العمل المتواصل ستة أيام في الأسبوع من مطلع الشمس إلى غروبها، يتخلل ذلك فرصة للفطور (الساعة العاشرة صباحا) وأخرى للغداء (الساعة الثانية عشرة) قدرها ساعة واحدة. أما الأستاد فعادة ما يحصل على أجرة يومية تعادل ضعف ما كان يحصل عليه القلاف. وعادة ما يتكفل صاحب السفينة بتوفير الفطور والغداء للقلاليف. كذلك يعين الأستاد اثنين



أو ثلاثة من العمال (ويطلق عليهم مزورية) وذلك لمساعدة القلاليف في حمل الأخشاب ونقلها إلى السفينة .

إعداد خشبة القاعدة (البيص)

يذهب الأستاد لفحص خشبة القاعدة ، والتي تحفظ دائما تحت سطح الماء خوفا من تشققها بفعل حرارة الشمس ، ويقلبها على جميع الجهات ليعرف مدى استقامتها وخلوها من العيوب . ولكن قليلا ما تكون القاعدة مستقيمة على طول امتدادها وخالية من العيوب ، لذا يحاول الأستاد أن يجد أفضل طريقة لإعادة الاستقامة لها وإعدادها للعمل .

يطلب الأستاد من القلاليف رفع القاعدة (البيص) عن الأرض ووضعها على قواعد خشبية مثبتة على الأرض تسمى «طعوم» بحيث تكون في مستوى أفقي واحد ، وبحيث يكون ما بها من انحناء إلى الأسفل كي يسهل على السفينة الاتكاء على القاعدة في حالة الجزر . كما تكون مقدمة القاعدة الأكثر ضخامة إلى الأمام بحيث تكون مؤخرتها الأقل ضخامة للوراء ، وهذا من الشروط الأساسية لإعداد القاعدة لما لهذا من أثر على بناء السفينة .

وبعد أن يوضع البيص على الطعوم يأتي الأستاد بميزان الماء (الشيشة) ويضعه على أماكن عديدة منه حتى يطمئن على أن البيص في مستوى أفقي واحد مع الأرض من جميع جهاته ، وذلك لأن هذه الخاصية مهمة جدا في حالة تركيب خشبة العمود الأمامي والخلفي للسفينة .

يمسك الأستاد بعد ذلك بخيط بعد أن يمرره على قطعة

إلى أسفل : مدّ القاعدة (البيص)



من الطباشير ويشده على طول الطرف الأيمن للبيص، ثم يرفعه عاليا ويتركه ليرتد على البيص تاركا خطا مستقيما على أطراف البيص الأيمن والأيسر، حتى يقوم القلاليف بتشذيب أطراف القاعدة عند هذه الخطوط بواسطة الجدوم. وما أن يتم إعداد البيص وجعله مربع المقطع تقريبا ومستقيما حتى يرسم الأستاد عليه خط المنتصف الذي يقسم البيص إلى قسمين متساويين طوليا. وخوفا من ضياع هذا الخط مع الوقت ونظرا لأهميته فإن الأستاد يأمر أحد القلاليف بحفر حفر صغيرة على طول هذا الخط وعلى مسافة بين كل حفرة وأخرى تقدر بحوالي قدم واحد حتى يمكن الاهتداء إليه عند الحاجة.

ثم يعين الأستاد الخط الذي يجب أن تحفر على طوله «الوادرة» على كل جانب من جانبي البيص، ويقوم القلاليف بحفر «الوادرة» بالجدوم، مع ترك مسافة حوالي قدمين عند مؤخرة ومقدمة البيص دون حفر.

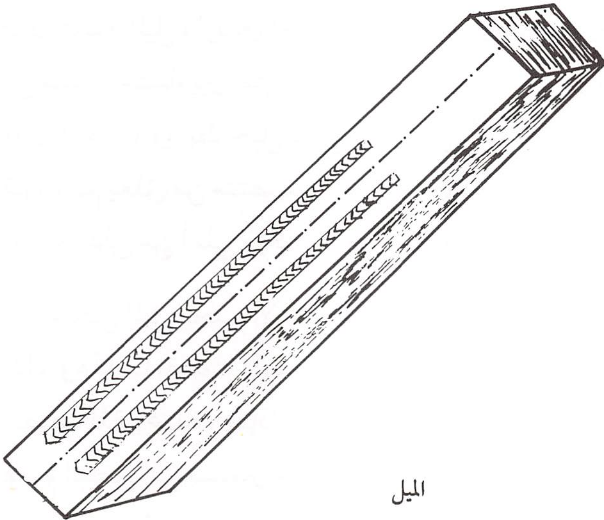
تركيب خشبة المقدمة (ميل صدر)

يختار الأستاد الخشبة المناسبة لـ «الميل»، ويخط على طرفيها خطين لكي يقوم القلاليف بتشذيبها وجعلها مربعة المقطع. ثم يقوم الأستاد بعد ذلك بوضع خطين شبه متلاصقين (بينهما ٥ سم) على كل طرف من طرفي البيص الاثنين، بادئا من قاعدة الميل الأكثر سمكا وحتى منتصف الميل تقريبا. بعد ذلك يبدأ القلاليف بإفراغ ما بين الخطين المتلاصقين من مادة خشبية بحيث تتكون منهما «وادرة»، وهي التي سوف تدخل فيها أطراف الألواح البانية لجسد السفينة.

ما أن يتم حفر الوادرتين حتى يحدد الأستاد خط المنتصف الذي يقسم الميل إلى قسمين متساويين طوليا ثم يقوم القلاليف بحفر حفر صغيرة على طول هذا الخط حتى يمكن الاهتداء إليه في حالة اختفائه. وبعد ذلك يعين الأستاد خطا يقطع طرف الميل الأكثر سمكا بزاوية تقارب



إلى أعلى: الوادره على جانبي القاعدة، وإلى أسفل: الوادره على جانبي عمود المقدمة «الميل»



الميل



٤٥ درجة حتى إذا ما قطعت القاعدة بالمنشار على طول هذا الخط أصبحت جاهزة لكي ترتكز على القاعدة أو البيص وهي مائلة.

يؤتى بالميل وتوضع قاعدته على البيص وعلى مسافة حوالي قدم واحد من طرفه الأمامي بينما يرتكز طرف الميل العلوي على خشبة أفقية يرفعها عمودان مثبتان على الأرض.

يبدأ الأستاد بعد ذلك بتعيين زاوية ميلان الميل على القاعدة (والتي يكون قد حسب مقدارها في ذهنه)، وذلك بالاستعانة بربع دائرة من النحاس عليه خطوط تبين مقدار الزوايا ومعلق من أعلاه ثقل من الحديد. وهذه الأداة البسيطة تعرف باسم الهنداسة. يضع الأستاد الهنداسة على جانب الميل الخارجي ويطلب من القلاليف تحريك الميل إلى الأمام أو الخلف قليلا حتى يعين الزاوية المطلوبة التي يميل بها الميل عن الأفقي والتي عادة ما تكون بين ٤٨ درجة إلى ٥٠ درجة (٨,٥ إلى ٩ أخنان، حيث إن الهنداسة بها ١٦ خُنا وكل خن يعادل حوالي ٥,٥ درجات، ومجموع زواياها يساوي ٩٠ درجة).

ثم يدق مسمار على الخط الذي يفصل الميل إلى قسمين متساويين طوليا، على مسافة تقدر بحوالي نصف طول عمود الميل، ويدق آخر على الخط الذي يقسم البيص إلى قسمين متساويين طوليا وعلى مسافة تقدر بثلث أو ربع طول البيص، ويربط حبل يصل بين هذين المسمارين ويشد بقوة، ثم يعلق من منتصفه ثقل من الحديد يسمى البلد بحيث يتدلى من أعلى ويكاد يلامس سطح البيص.

ولكن الميل يجب ألا يميل عن القاعدة يمنة أو يسرة أبدا، وهذا ما يضمنه «البلْد» الذي يؤشر طرفه على الخط المنصف للقاعدة، فإذا أشار البلد على هذا الخط الذي يقسم البيص إلى قسمين متساويين طوليا فإن هذا يعني أن الميل والبيص في مستوى رأسي واحد.

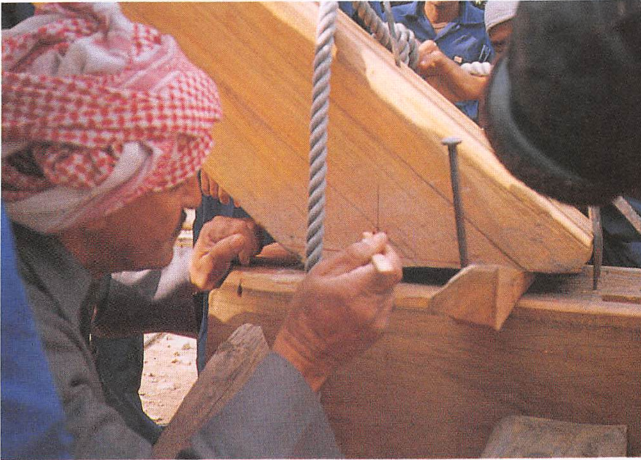


إلى أعلى : عمود المقدمة (الميل) مرفوع فوق البيص
وإلى أسفل : تعيين زاوية ميلان عمود المقدمة بواسطة الأستاد











لكن قاعدة الميل لا تلامس سطح البيص ملامسة تامة منذ الوهلة الأولى فلابد من تعيين الخط الذي يجب أن تسوى قاعدة الميل على أساسه، ويتم ذلك بواسطة «القلم».

إعداد القفل

القفل هو موضع اتصال قاعدة الميل بالبيص، وإعداده يحتاج إلى دقة ومهارة من قبل القلاليف. فبعد أن تلامس قاعدة الميل البيص ملامسة تامة يوضع خط رأسي على موضع اتصال الميل بالبيص بحيث يكون الخط على الثلث الأخير لقاعدة الميل. ثم يفتح القلم فتحة تقدر بحوالي ٥ سم ويرسم بواسطته خط أفقي من طرف قاعدة الميل وحتى الخط الرأسي السابق، وفي الفتحة ذاتها يرسم خط أفقي على موضع اتصال الميل بالبيص. وتجرى العملية ذاتها للجهة المقابلة للميل والبيص. يرفع بعد ذلك الميل ويقطع حسب الخط بحيث تكون قاعدته كما في الشكل المقابل. وأما البيص فيفرغ على طول الخط المرسوم عليه بحيث يكون عمق الحفرة فيه حوالي ٥سم. ثم يعاد الميل ويوضع فوق البيص ثانية بحيث يدخل طرفه في الحفرة التي في البيص وتسوى بالمنشار بينما يراقب الأستاد البلد لكي يتأكد من أنه مازال يشير على خط المنتصف. وحين تدخل قاعدة الميل في الحفرة التي في البيص بإحكام فإن القلاليف يحضرون مادة تسمى الدامر وتطلى بها الحفرة وقاعدة الميل ثم يعاد الميل إلى مكانه على البيص وبهذا يتم إعداد القفل. يقوم أحد القلاليف بعد ذلك بحفر حفرة عمودية في الميل وفي البيص ثم يربطهما معا بمسمار قوي.

تركيب خشبة المؤخرة (ميل تفر)

يقوم القلاليف بالطريقة ذاتها التي استخدمت حين ربط «الميل الأمامي» حين إعداد «ميل تفر» غير أن ميلان هذا العمود عن القاعدة يكون حوالي ٣٩° (أو ٧ أخنان) وبذا يكون الإطار الخارجي للسفينة قد اكتمل.





يقوم القلاليف بعد ذلك بتثبيت «طواري» على جانبي البيص لكي تثبت بهما الألواح مؤقتا، ثم تزال بعد ذلك.

تركيب لوح المالچ (المالك)

«المالچ» أو المالك هو أول لوح من الألواح البانية لجسد السفينة الخارجي، ومن أهم الألواح جميعها. فهو يدخل





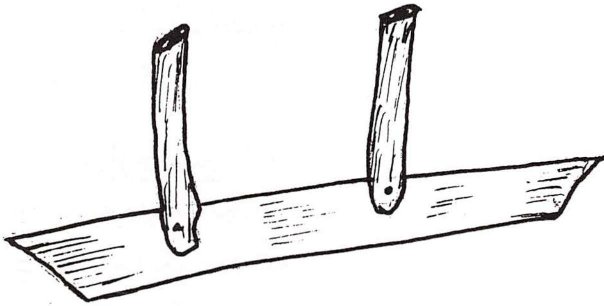




بطرفيه في الميل الأمامي والخلفي كما يدخل طرفه السفلي في الحفرة الموجودة في طرف البيص وعلى امتداده. ولوح المالج يجب أن يبنى بعناية نظرا لأنه يحدد بعض الصفات الملاحية المهمة بالنسبة للسفينة، فكلما كان المالج مائلا إلى الخارج عند منتصفه بزاوية أكبر (طايح) كان جسد السفينة في آخر الأمر أقل ارتفاعا عن القاعدة وبذا يسهل عليها الطفو على سطح الماء عند أقرب مد، والعكس صحيح.

ثم يذهب الأستاد لاختيار لوح المالج والذي يستحسن أن يكون لوحا من الخشب (مستقيما) خاليا من العيوب ويبلغ سمكه من ٢ - ٣ بوصات (٥ - ٥,٧سم). ثم يترك عليه بعض الخطوط حتى يأتي عليها القلاليف بالجدوم ليصبح اللوح ذا طرفين مستقيمين، ثم يقطع طرفي المالج الأمامي والخلفي بزاوية تقارب ٤٥ درجة ويشذب هذان الطرفان وكذلك الجانب السفلي للوح المالج الذي سيدخل في البيص، بحيث تصبح الأطراف الثلاثة هذه شبه مدببة.

شغار



يحضر القلاليف بعد ذلك ثلاثة أو أربعة قطع خشبية (شلامين) قوية طول الواحدة متر تقريبا وتثبت أطرافها بلوح «المالج» بواسطة المسامير بحيث تكون على مسافات متساوية من «المالج»، ووظيفتها كالأذرع التي يمسك بها حين طي لوح المالج للخارج بعد رفعه على القاعدة (البيص). ثم يرفع لوح المالج على البيص بحيث يدخل طرفاه في الحفر (الوادرة) الموجودة على جانبي خشبة المقدمة والمؤخرة، وبحيث يبقى طرفه السفلي المدبب ملامسا لسطح القاعدة العلوي.

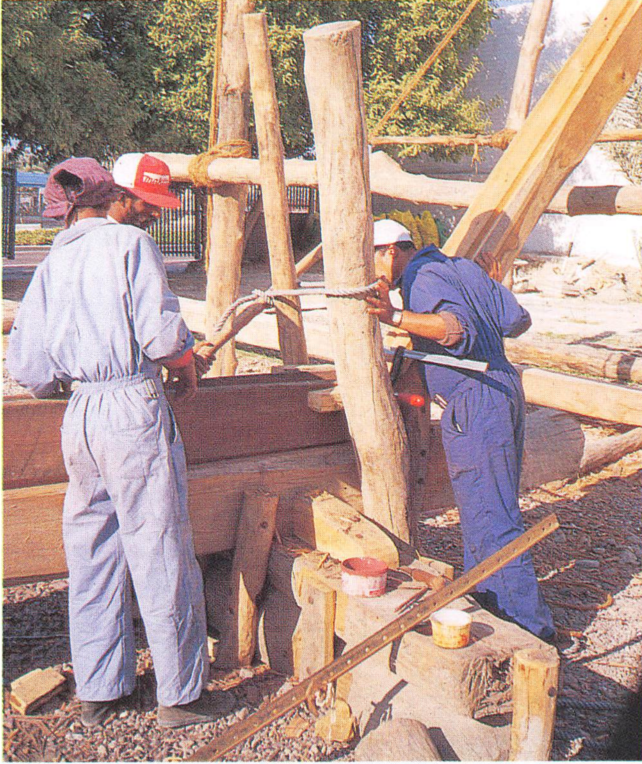


ويجب التزام الحذر عند قطع المالج بحيث يكون في البدء أطول قليلا من المسافة بين الميلين نظرا لأن طرفه المقابل للبيص يحتاج إلى تشذيب وقطع حتى يدخل تماما في البيص.

وبعد أن يرفع المالك فوق البيص يثبت بالبيص عمودين قائمين (طواري) وفي جهتين متقابلتين عند طرفي

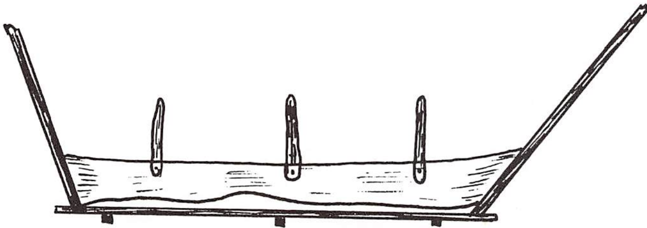


البيص الأمامي والخلفي، وهذان العمودان يحويان المالچ بينهما ويمنعانه من الانزلاق إلى الخارج عند محاولة لفه إلى الأسفل كما سيأتي بعد قليل. كما توضع حول البيص على الأرض وعلى الجهتين منه قطعتان ثقيلتان من الخشب، وذلك لربط الشغاغير فيهما بالحبال.



يعطي الأستاد الإشارة للقلاليف لبدء طي لوح المالچ إلى الخارج وإلى الأسفل بواسطة الضغط على الشغاغير، وهنا يجب الضغط ببطء وحذر حتى لا يتعرض اللوح للكسر نظرا لسماكته وصلابته حتى يصل إلى وضع يرضى عنه الأستاد، ثم تربط الشغاغير بالأخشاب الموجودة على الأرض. وفي حالة ما إذا كان لوح المالچ صلبا وقديما فإن القلاليف يسكبون عليه بعض الماء الحار حتى يساعد ذلك في طيه دون كسر.

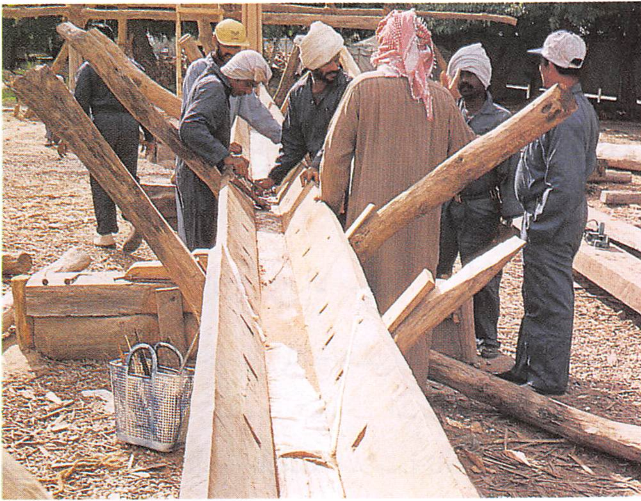
لكن لوح المالچ لا يدخل في مكانه بإحكام منذ الوهلة الأولى، فعادة ما يكون المالچ ملامسا للبيص عند أحد أطرافه بينما يكون مرتفعا قليلا عن البيص في الوسط، فلابد من تسوية هذا الاختلاف بواسطة فتح القلم فتحة مساوية للمسافة التي يرتفع فيها المالچ عن البيص أكثر ما يكون، وبعد ذلك يُخط بالقلم خط على طول قاعدة المالچ. كما يُعمل الشيء نفسه بالنسبة لطرفي لوح المالچ الداخلين في الميل الأمامي والخلفي.



يرفع لوح المالچ بعد ذلك من مكانه ويوضع على الأرض ويقوم القلاليف بتشذيبه بواسطة الجدوم على طول الخط المرسوم عليه بواسطة القلم، وكذلك طرفاه الأمامي والخلفي، وتشذب هذه الأطراف حتى تصبح مدببة. يعاد المالچ بعد ذلك إلى مكانه فوق البيص ويبدأ طيه للخارج وللأسفل حتى يدخل تماما في البيص والميلين دخولا تاما. ولضمان ذلك توضع بعض الأثقال (كالخشب مثلا) على المالچ لكي تضغط عليه ليدخل في مكانه وأحيانا تستخدم آلة بسيطة تسمى «السكنية» للضغط على المالچ وإبقائه في مكانه.









كما يستخدم بعض الصنّاع طريقة بسيطة لمعرفة مدى دخول طرف المالچ السفلي في البيص، وذلك بوضع كرات صغيرة من الطين في الوادرة التي في البيص ثم تفحص هذه الكرات بعد طي المالچ، فإذا حدث أن تأثرت هذه الكرات من جراء طي المالچ فهذا يعني أنه دخل في مكانه بإحكام.

وما أن يرضى الأستاد عن المالچ تماما حتى يرفعه مرة أخرى عن مكانه ثم تلف أطرافه بقطعة من القماش مشبعة بالدامر ثم يعاد إلى مكانه ويطوى ويثبت في مكانه بإحكام بواسطة «السكنية» والشغاغير، كما يثبت بواسطة المسامير المؤقتة التي تدق فيه وفي الطواري على جانبي البيص (جمع طاري).

ويأتي أحد القلاليف فيحفر بواسطة المجدح حفرا غاية في الدقة في قاعدة المالچ من الداخل، ثم تدق فيها المسامير الصغيرة لتثبيت المالچ بالبيص بصورة دائمة. ثم يختار الأستاد لوحا آخر للمالچ من الجهة المقابلة، ويجب أن يكون هذا اللوح نسخة عن اللوح الأول وبالمواصفات ذاتها قدر الإمكان، ثم يسوى بالطريقة ذاتها ويثبت في البيص، وهنا يجب أن يتأكد الأستاد أن ميلان لوحي المالچ من كلتا الجهتين متساويا وذلك باستخدامه لآلة «الهنداسة». وعادة ما يكون ميلان لوحي المالچ عند الوسط حوالي ٧ أخنان (ما يعادل ٣٩°). وقد يكون لوح المالچ أقصر من القاعدة لذا فإنه يوصل بلوح آخر بحيث يلامسه ملامسة تامة ويصبح معه وكأنه لوح واحد.

تركيب لوح الجافتوه

الجافتوه لوح من الخشب القوي والسميك الذي يعد لكي يوضع داخل جوف السفينة بحيث يستقر فوق البيص ويغطيه تماما. والغرض منه زيادة ثبات ألواح المالچ في البيص ومنع الماء من الدخول إلى جوف السفينة من بين ألواح المالچ. وبعد أن يخط عليه الأستاد الخطوط اللازمة، يشذب ويوضع بحيث لا يترك فراغات عند اتصاله بلوحي



المالچ والبيص. ويفضل أن يكون قطعة واحدة، وإذا ما استقر في مكانه بإحكام فإنه يرفع ويغطى أسفله بقماش مشبع بالدامر ثم يعاد ثانية، ويثبت على طول البيص بواسطة المسامير[١]، ويقوم بعد ذلك أحد القلاليف بإدخال فتيل من القطن لكي يسد الفتحات بين الجافتوه والمالچ من الداخل وهو ما يعرف باسم القلفطة (الكلفات).

ولا يلامس الجافتوه الميل الأمامي والخلفي من الداخل، بل تترك مسافة (٢ قدم) بينهما. وحين يثبت في مكانة فوق البيص بالمسامير يعين الأستاد عليه خط المتصف للبيص بواسطة الخيط والطباشير نظرا لأن هذا الخط ذو أهمية كبيرة حين تركيب الأضلاع الداخلية للسفينة (الشلامين). وهناك لوح «جافتوه» آخر يثبت فوق الميل الأمامي من الداخل وآخر فوق الميل الخلفي.



تركيب لوح «الخد» والألواح الأخرى

بعد تركيب لوحي المالچ على كل جانب من جانبي القاعدة يعد القلاليف لوحا آخر اسمه لوح «الخد» لكي يثبت فوق لوح المالچ ويلامسه ملامسة تامة، وهنا يستخدم القلاليف الطريقة ذاتها التي سبق استخدامها حين تركيب لوح المالچ. كما أن ميلان لوح الخد يكون أكبر من ميلان لوح المالچ عند الوسط. يأتي بعد ذلك اللوح الثالث، وكلما كان هذا اللوح شبه عمودي (واقفا) عند مؤخرة السفينة وشبه أفقي (طايح) عند مقدمتها، كانت ذات صفات ملاحية جيدة (وذلك بحسب ما رواه الأستاد المشهور محمد بن عبد الله للكاتب).



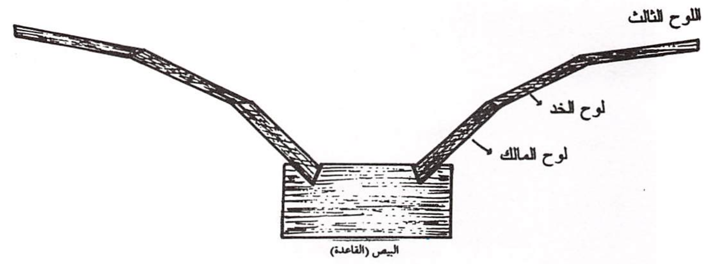
درجة ميلان لوح المالچ عن البيص عند الوسط حوالي ٧ أخنان (٣٩°).

درجة ميلان لوح الخد عن البيص عند الوسط حوالي ٨ أخنان (٤٥°).

درجة اللوح الثالث عن البيض عند الوسط حوالي ٩ أخنان (٥٠°).



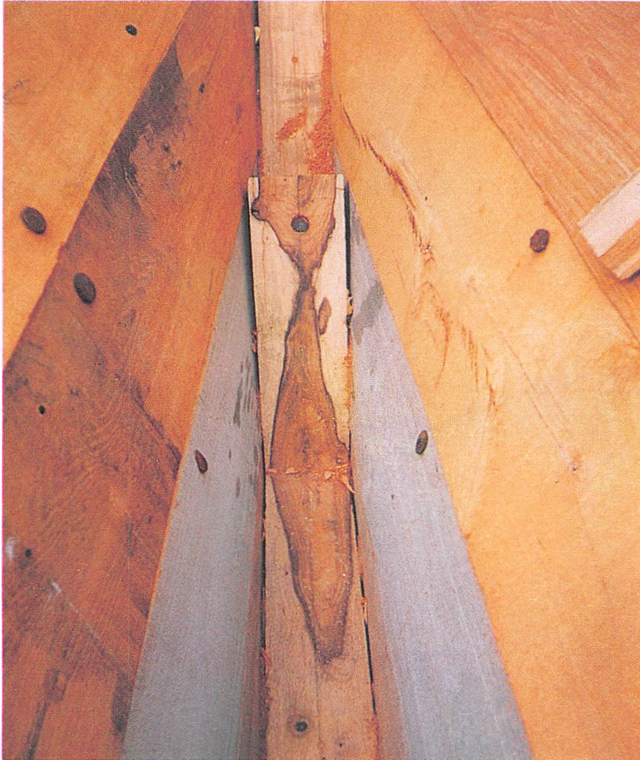
يقوم القلاليف في أثناء ذلك بتثبيت طواري خارجية لكي تبقي الألواح البانية لجسد السفينة في مكانها، ولكي تحفظ الشكل الخارجي للسفينة، ثم تزال هذه الطواري واحدة بعد الأخرى حين الاستغناء عنها.





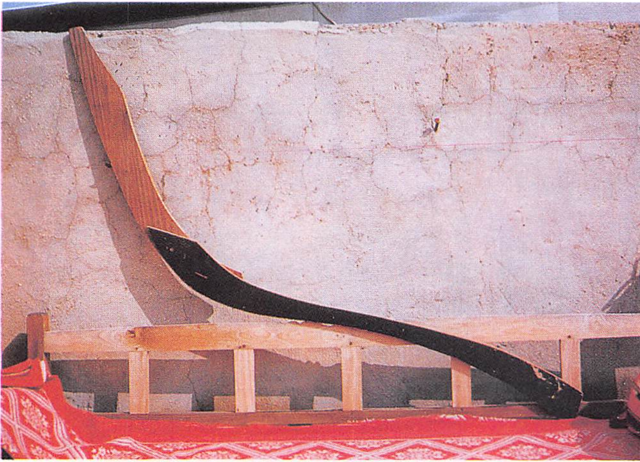
تركيب العقرب

بعد الانتهاء من تثبت سبعة ألواح على كل جانب من جانبي القاعدة يعد القلاليف قطعة من الخشب على شكل زاوية منفرجة تثبت من الداخل في موضع اتصال البيص بالميل بحيث تقوى من اتصالهما سواء عند مقدمة السفينة أو عند مؤخرتها وتسمى عقرب. أي أن هناك «عقرب» للميل الصدري وأخرى للميل التفري.



تركيب «الفرمات» وأضلاع السفينة الداخلية

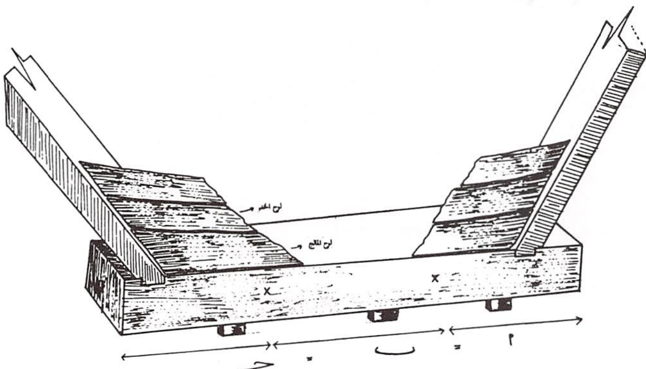
«الفرمة» هي نموذج من الخشب يصنعه الأستاد بحيث يحدد شكل منتصف السفينة (الحملة) من حيث اتساعها وعمقها، ويستخدم كالمسطرة التي تسوي الأضلاع (الشلامين) الداخلة في بناء السفينة على أساسها. وكل أستاد له فرمة خاصة به، كما أن لكل نوع وحجم من السفن فرمة خاصة به كذلك. وحين تستخدم الفرمة في بناء الأضلاع فإن الألواح البانية لجسد السفينة تربط بهذه الأضلاع بإحكام. وكلما كان هيكل السفينة مبنيا بحيث تكون مقدمتها عريضة (متروسة) ومؤخرتها (التفر) انسيابية وغير عريضة، كانت مواصفاتها الملاحية جيدة.



يبدأ الأستاد بتقسيم البيص إلى ثلاثة أقسام متساوية عن طريق مد خيط على طول البيص، ثم تقسيمه إلى ثلاثة أقسام متساوية، ثم يضع إشارة (×) عند كل ثلث على البيص. ويحسب في ذهنه مقدار اتساع السفينة (عرضها) بالنسبة إلى طول قاعدتها وعمقها. وعادة ما تكون النسب على الوجه التالي:

طول القاعدة		عرض السفينة		عمق السفينة
٦	:	٢,٥	:	١

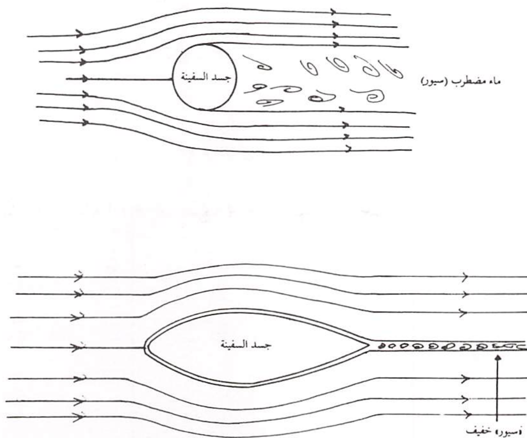
أي أنه إذا كان طول البيص ٤٢ قدما، فإن عرضها = ١٧ قدما، وعمقها = ٧ أقدام (من السطح الرئيسي وحتى القاعدة).

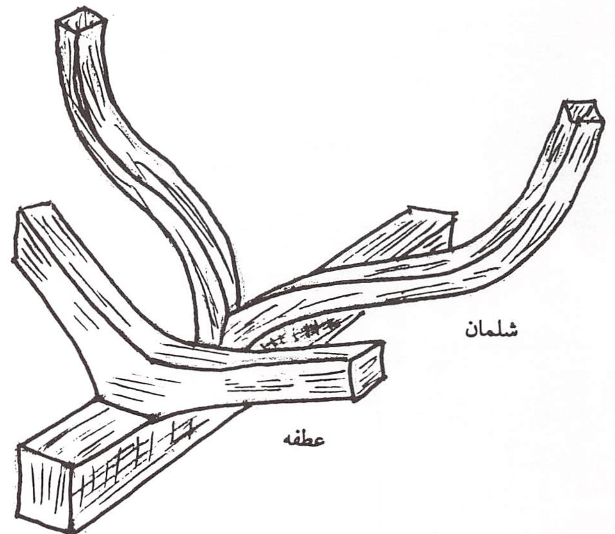




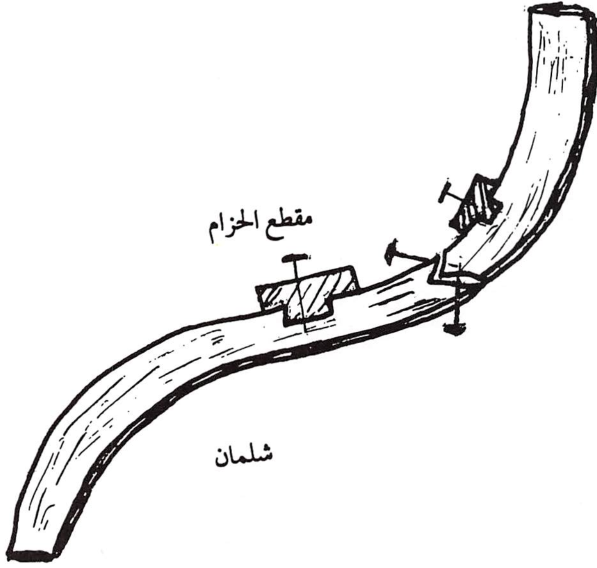
يعين الأستاد بعد ذلك مكان كل ضلع من أضلاع السفينة بالتتابع، وذلك لأن هيكل السفينة الداخلي يتكون من «شلامين» و«عطف». أما الشلمان فهو يشبه الفرمة، وهو يتسع ويضيق حسب موقعه من جسد السفينة وكل شلمان ينتهي طرفه السفلي عند قاعدة السفينة (فوق لوح الجافتوه)، وأما العطفة فهي تغطي لوح الجافتوه. وكل شلمان يجب أن توضع أمامه أو خلفه عطفة، وموقع كل منهما يعينه الأستاد.

ملاحظة: إلى أسفل: يبين الرسم أهمية كون مؤخرة السفينة إنسيابية وغير مستديرة حتى لا يحدث خلفها ما يسمى «بالسيّور» حين سيرها، فتستجيب لأقل حركة في دفتها، وتكون من السفن السريعة كذلك.





ثم يأتي الأستاد بالفرمة الخاصة به (النموذج) ويضعها بصورة عمودية على الألواح السبعة عند الثالث الأمامي للقاعدة (في الثالث الأول) وهي ما تعرف بـ «فرمة الدقل» أو المكان الذي يقف فيه الصاري الكبير. ثم يأخذ عمودا مستقيما من الخشب ويقيس طوله باستخدام ذراعه بحيث يكون طوله نصف عرض السفينة المطلوبة، ثم يضع أحد أطرافه بحيث يلامس طرف الفرمة الخارجي من أعلى (حيث يمسك به أحد القلاليف) ويمسك هو بطرفه الآخر بحيث يكون العمود في مستوى أفقي واحد، ويدلي بخيط معلق به ثقل من الحديد (البلد) من طرف هذا العمود، ويطلب من القلاليف تحريك الفرمة إلى الداخل أو الخارج حتى يشير البلد على خط المنتصف الذي يقسم البيص إلى قسمين متساويين طوليا.



ترفع الفرمة ويؤتى بخشبة معينة (ضلع شجرة) وتوضع الفرمة فوقها ثم يعلم الأستاد عليها لكي تقطع على



شكل معين، ثم يضاف إليها قطعة أخرى وتسوى بحيث تصبح نسخة صادقة عن الفرمة (النموذج). ثم تقلب النسخة يمينا وشمالا حتى يرضى الأستاد عن بنائها وعن مطابقتها للفرمة النموذج.

ترفع الفرمة النسخة وتوضع عموديا على الألواح ويقيس الأستاد مدى اتساعها بواسطة العمود والبلد (كما سبق) ويحركها قليلا حتى يرضى عنها ثم يذهب بعيدا ويفحص مدى استقامتها عموديا بواسطة النظر، ثم يضع عليها وعلى الألواح تحتها ثلاثة علامات (×) ثم يأمر القلاليف برفعها وإعادتها إلى الأرض.

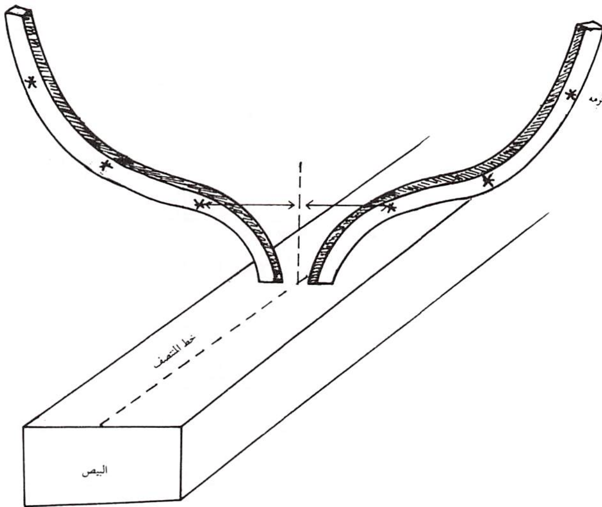
يأمر الأستاد بعمل نسخة أخرى مطابقة تماما للفرمة النسخة وتوضع الاثنتان فوق بعضها البعض ويفحصهما الأستاد ليتأكد من انطباقهما على البعض تماما، ثم توضع على الفرمة الثانية العلامات الثلاث التي تكون على الفرمة الأولى وفي أماكنها ذاتها، ثم ترفع الفرمة الأولى وتعاد إلى مكانها على الألواح وتثبت بالمسامير في الألواح السبعة بعد أن ينظر الأستاد إلى مدى وقوفها عموديا على الألواح. وتسمي الفرمة النسخة هذه «شلمان» وجمعها شلامين.

ترفع الفرمة الأخرى المطابقة للأولى وتوضع في مكانها بحيث تقف عموديا على الألواح ومقابلة تماما للأولى. وللتأكد من ذلك يقوم الأستاد بعدد من الخطوات المهمة.

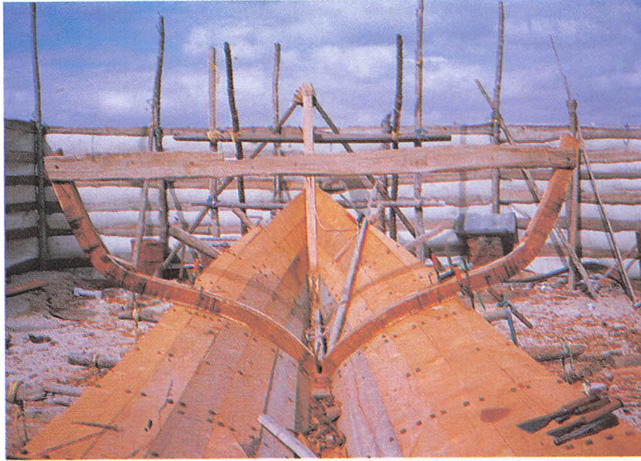
يقوم الأستاد أولا بقياس اتساع الفرمة بواسطة العمود والبلد ثم ينظر إليها عن بعد لمعرفة مدى وقوفها رأسيا على الألواح، ثم يقيس المسافة بين خط المنتصف على البيص والعلامة (×) التي في أسفلها، ويقارن المسافة هذه بمثيلتها على الفرمة أو الشلمان المقابل ليتأكد من تساوي هاتين المسافتين وهذا ما يدل على أن الشلمانين يبعدان المسافة ذاتها عن خط القاعدة.







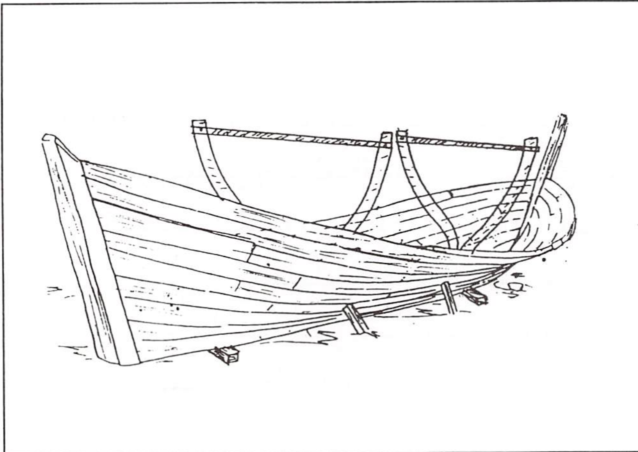




ولمعرفة ما إذا كانت الفرمتان أو الشلمانان على استقامة واحدة، وأنهما يبعدان المسافة ذاتها عن مقدمة السفينة (أي أنهما في مستوى عمودي واحد) فإن الأستاد يربط حبلا في مسمار على الخط المنصف للميل الأمامي ويمده حتى يلامس طرف الشلمان الخارجي، ويقيس هذه المسافة التي يجب أن تكون المسافة ذاتها التي يبعد بها طرف الشلمان الآخر عن الميل. بعد ذلك يبدأ القلاليف بتثبيت الفرمة الأخرى أو الشلمان المقابل بالألواح الجانبية السبعة. ويدق لوحا أفقيا من الخشب بحيث يربط طرفي الشلمانين بإحكام. ولمزيد من التأكيد فإن الأستاد يحدد منتصف هذا اللوح وينزل «البلد» منه ويتأكد من إشارته على خط المنتصف.

يعمل بعد ذلك الشيء ذاته بالنسبة لفرمة الثلث الآخر للقاعدة، وهي ما تعرف باسم «فرمة إكبرت»، وتثبت بالطريقة نفسها بالألواح الجانبية للسفينة بواسطة المسامير بعد أن يتأكد الأستاد من تناسقها وتماثلها على كل جانب من جانبي السفينة.

وغالبا ما تكون «فرمة إكبرت» أكثر اتساعا (متروسة) في وسطها من «فرمة الدقل» الأمامية، وذلك لضمان اتزان السفينة على سطح الماء، ونظرا لأن «فرمة إكبرت» في الثلث الخلفي للسفينة تبنى لكي تتحمل السفينة الكثير من الضغط عند شحنها بالبضاعة.

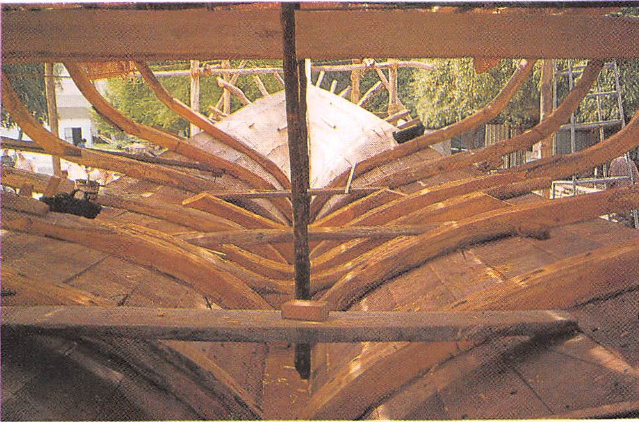


يقوم الأستاد بعد ذلك بإعداد «فرمة الوسط» ومكانها فوق منتصف البيص وتثبت بالطريقة السابقة نفسها، عدا كون هذه الفرمة أكثر اتساعا في أعلاها من باقي الفرمات، وذلك لكي لا يظهر وسط السفينة وكأنه مضغوط للداخل (مصفوق)، ولكي يظهر وسط السفينة أكثر جمالا. وعادة ما يكون اتساع فرمة الوسط أكثر بمقدار خمسة أو ستة سنتيمترات (٤ ـ ٥ أصابع) من باقي الفرمات.

بعد أن يتم تركيب كل شلمان ينظر إليه الأستاد ليتأكد من تناسقه مع بقية الشلامين. كما يستمر القلاليف بإعداد





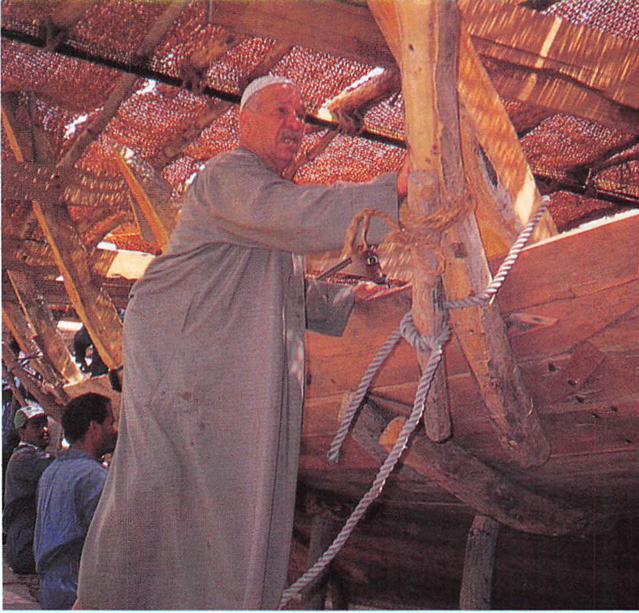




العطف (جمع عطفة) كذلك، بحيث تستقر كل عطفة في مكانها داخل السفينة دون ترك فراغات بينها وبين الألواح الجانبية للسفينة (أي أن تكون العطفة قابية). وبعد أن يتم تركيب جميع الشلامين فإن بعض الأستادية يمرر حبلا من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها بحيث يلامس الشلامين من الخارج، وبذا يتعرف الأستاد على أي شلمان غير متناسق مع البقية. وقد يستخدم الأستاد لوحا طويلا من الخشب يمرره على الشلامين من الخارج فيعرف عن طريقه أي شلمان يشذ في تناسقه عن بقية الشلامين (أي غير متسق مع غيره من الشلامين).

وابتداء من فرمة الوسط فإن كل فرمة تقل اتساعا من أعلى عن التي قبلها بمقدار أربعة أصابع (حوالي ٥ سم) وحتى مقدمة السفينة أو مؤخرتها. يبدأ الأستاد بعد ذلك باختيار وإعداد ألواح الجسد التي ستغطي أضلاع السفينة من الخارج. ونظرا لأن جسد السفينة يزداد طولا كلما ارتفع عن القاعدة، فإن الألواح هذه عادة ما تكون عبارة عن عدة ألواح متصلة بعضها مع البعض. وبعد بناء عدة





ألواح بحيث تصل إلى وسط الفرمة (فوق حد دوران الفرمة) أو ما يقارب ارتفاع رجل أو أكثر قليلا فإن القلاليف يبدأون بتجهيز لوح «الكمر».

ولضمان بقاء الألواح في أماكنها تضاف «الطواري» لتثبيت الألواح من الخارج ببعضها البعض، ثم تزال هذه الطواري عندما تثبت الألواح نهائيا وبإحكام في أضلاع السفينة. كما توضع أعمدة قوية تحت الفرمات وترتكز على الأرض لكي تحمل جسد السفينة في حال بنائها وعند اكتمالها. وفي تلك الأثناء ترفع خشبة «الفلس» وهي القاعدة التي يرتكز عليها الصاري الكبير داخل السفينة وتترك حتى يأتي الوقت المناسب لإعدادها وتثبيتها بين أضلاع السفينة.

ثم يحين تركيب «الجزرات» في الفراغ بين الألواح السبعة بالقرب من الميل الخلفي (التفري)، وهي أعمدة



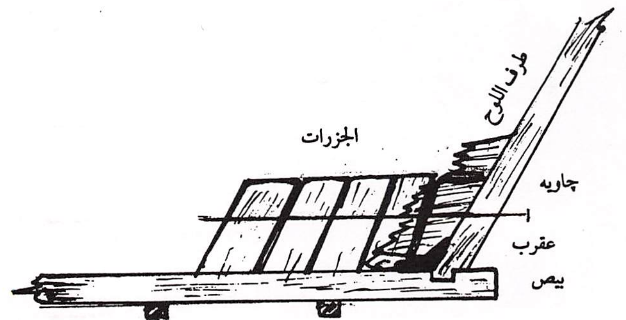




مربعة المقطع يصل طولها إلى حوالي المتر والنصف، وتعد بحيث تكون ملامسة للألواح على الجانبين (قابية)، وبحيث تستند الخلفية منها على الميل التفري مباشرة، بينما تستند عليها باقي الأعمدة، التي يتراوح عددها ما بين ستة إلى ثمانية أعمدة. ثم يدق بهما وبالميل مسمار (چاوية) لشبكهم معا بالميل.

يلي ذلك تركيب لوح الجافتوه فوق الميل التفري والميل الصدري بعد أن يلف هذا اللوح بخرقة مشبعة بالدامر، ثم يثبت بالمسامير.

ويستمر القلاليف بإضافة ألواح على جانبي السفينة. وقد يضطرون إلى استخدام أكثر من لوح توصل معا بدقة عند أطرافها، حتى يصل ارتفاع جسد السفينة إلى ما فوق حد «الدوران» بقليل حيث يحين تركيب لوح الكمر.

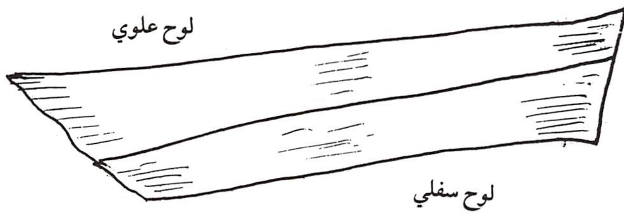




تركيب لوح الكمر

يحتاج لوح «الكمر» إلى عناية كبيرة عند إعداده وعند تركيبه، أولا لأن سماكته تعادل ضعف سُمك باقي الألواح التي تحته (حوالي ٧سم)، وثانيا لأنه يكون بمثابة الإطار الذي يحدد انسياب الألواح التي فوقه. وفائدة هذا اللوح هو إضافة المتانة لجسد السفينة في حالة انكفائها على أحد جانبيها، كما أنه كالحزام الذي يحزم السفينة عند «حد الدوران»، أي عند وسط السفينة، فضلا عن أنه يضفي جمالا على جسدها، وذلك لبروزه عن بقية الألواح، ولوجود حفر مستقيم على طرفيه يسمى الواحد «كشتر».





وبعد تركيب لوح «الكمر» ينبني لوحان آخران فوقه يسميان منظرة، وهنا يجب التأكد من أن هذين اللوحين يوازيان لوح «الكمر» من مقدمة السفينة حتى مؤخرتها. فإذا كان أحد هذين اللوحين عريضا عند طرفه الأمامي وأقل عرضا عند طرفه الخلفي فإن الأستاد يختار لوحا فوقه بحيث يكون طرفه الخلفي عريضا بما يتناسب واللوح الذي فوقه، حتى إذا ما ركب اللوحان أحدهما فوق الآخر ظهرا وكأنهما لوح واحد يوازي لوح الكمر.

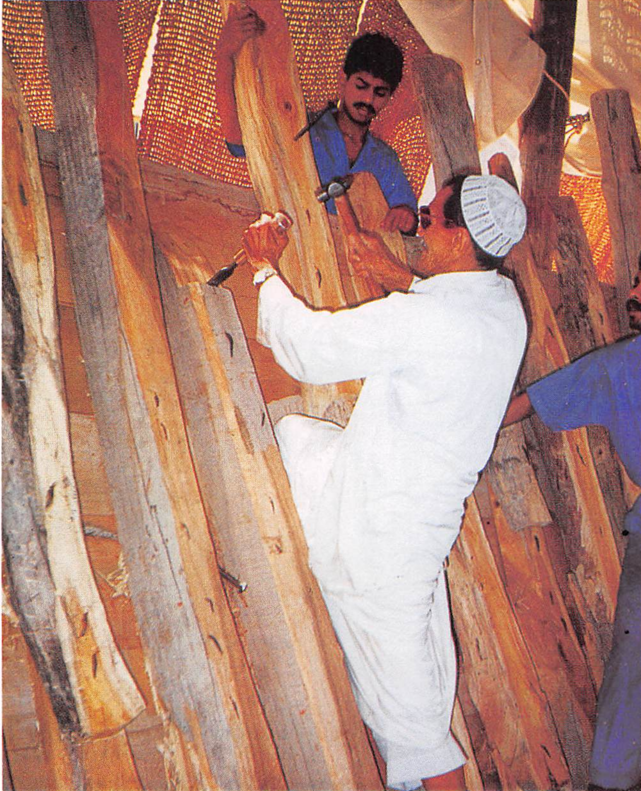


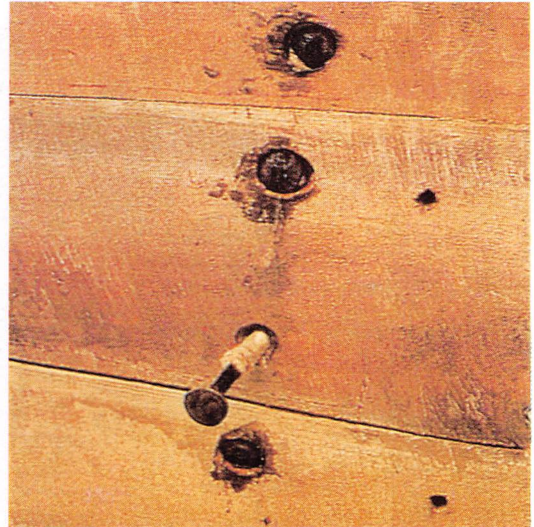
وبعد هذين اللوحين هناك لوح ثالث يعادل في سمكه لوح «الكمر» ويسمى «قيطان»، كما أنه يثبت بالطريقة نفسها مثل لوح الكمر، وله المواصفات نفسها. يضاف فوق لوح القيطان لوحان آخران يطلق عليهما «منظرة». ثم يعد لوح قيطان ثان فوق لوحي المنظرة، ثم لوح نهائي (سمكه ضعف سمك الألواح المعتادة)، ولكنه من خشب «الفيني» دائما، ويدعى بـ «التريج»، وفائدته حزم جسد السفينة من الأعلى جيدا كما الحزام. وهنا يضطر بعض القلاليف إلى إطالة أطراف الشلامين الداخلية حتى تصل في ارتفاعها إلى فوق لوح «التريج»، وذلك عن طريق إضافة شلامين إليها يسمى الواحد منها «تنكاسة»، حتى تبدو السفينة من الداخل وكأنها قفص صدري تتابع فيه



التريج هو آخر لوح في جسد السفينة من الأعلى ، وهو من خشب الفيني دائمًا ، ويحزم جسد السفينة كالحزام . ويظهر إلى الأسفل بوم كويتي وقد أضيف له لوح التريج على ساحل مدينة الكويت القديمة عام ١٩٣٩

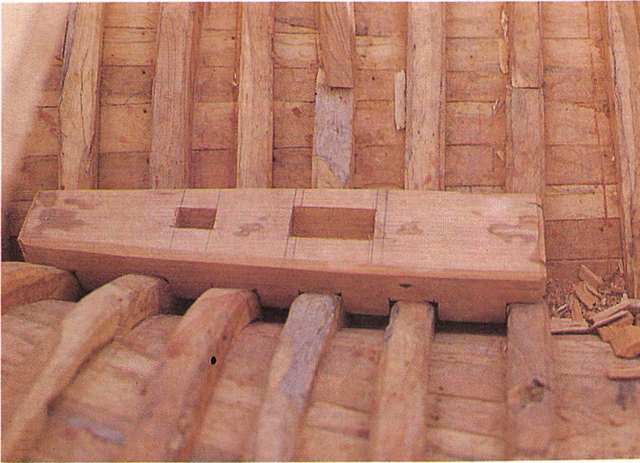
العطف والشلامين بانتظام وبإحكام، وجميعها مربوطة بالألواح الخارجية بالمسامير الحديدية الملفوف حولها فتيل من القطن المشبع بزيت النارجيل (الحل) وبالدامر، وذلك لمنع تعفن القطن حول المسامير، وللتقليل من تآكل هذه











المسامير بفعل الماء، كما أن فتيل القطن هذا يمنع تسرب الماء من حول المسامير إلى داخل السفينة.

يحين بعد ذلك تركيب «الفلس» وهو القاعدة التي يرتكز عليها الصاري، وهنا يختار الأستاد قطعة صلبة من الخشب طولها × عرضها × ارتفاعها حوالي ٨ × ٣ × ٢ قدم خالية من التشققات، ويكون موقعها في الثلث الأمامي للقاعدة (بالقرب من فرمة إكبرت). ثم يقوم القلاليف بإعداد قاعدة الفلس بحيث تدخل بين الشلامين وتستقر فوقهم بأحكام. كما يثبت حول جانبي «الفلس» قطعتان صلبتان من الخشب المستقيم تسمى زنود (ومفردها زند)، وذلك لمنع الفلس من التحرك من مكانه إلى اليمين أو الشمال، ولزيادة ثباته في مكانه. كما أن هناك زنود تحت السطح مباشرة في فتحة الخن لكي يدخل بينها الصاري الكبير حين رفعه على سطح السفينة.

وبعد الانتهاء من تركيب الشلامين الداخلية وربط الألواح الخارجية بها يعد القلاليف ألواحا طويلة وسميكة نسبيا تسمى «الحزامات» لكي تربط هذه الشلامين بعضها البعض من الداخل من مقدمة السفينة حتى مؤخرتها، ويبلغ عدد هذه الألواح أربعة ألواح أو ستة على كل جانب من جانبي السفينة. كما أن المسافة بين كل لوح وآخر حوالي المتر. وعادة ما يكون لوح «الحزام» في الوسط (عند حد الدوران) ضعف سُمك باقي «الحزامات» حيث يضاف لوح آخر فوقه، وذلك لإضافة متانة عند منتصف السفينة تساعدها في حالة اتكائها على أحد جانبيها. وحين تركيب ألواح «الحزامات» فإن القلاليف يحفرون حفرا في الشلامين عمقها يتناسب وسُمك اللوح حتى تدخل فيه وتستقر فوق الشلامين ثم تربط بالمسامير القوية من الداخل، والتي لا تنفذ للخارج.

تركيب القائم

القائم هو عمود مستقيم ومربع المقطع من الخشب







(مقطعه الأفقي حوالي القدم المربع) وطوله حوالي ثلاثة أو أربعة أمتار، يعد ويثبت على جانب السفينة الأيمن يقابله آخر على جانب السفينة الأيسر، وذلك بالقرب من الثلث الخلفي للسفينة (عند فرمة إكبرت). ويجب أن يكون العمود الأيمن مقابلا تماما للعمود الأيسر ومشابها له من ناحية الطول والسُمك ونوع الخشب (ساج أو فيني أو فنص أو منيتي). وفائدة القائم هو أن الصاري يستند عليه عند رفعه، فهو يتحمل ثقل الصاري عليه، لذا يتطلب تثبيته على جانبي السفينة خبرة ودراية من قبل القلاليف والأستاد. وعادة ما يكون أسفل القائم منحنيا إلى الداخل بما يتناسب وجسد السفينة من الأسفل للأعلى. وتستخدم المسامير الحديدية القوية لتثبت القايم على جانبي السفينة.

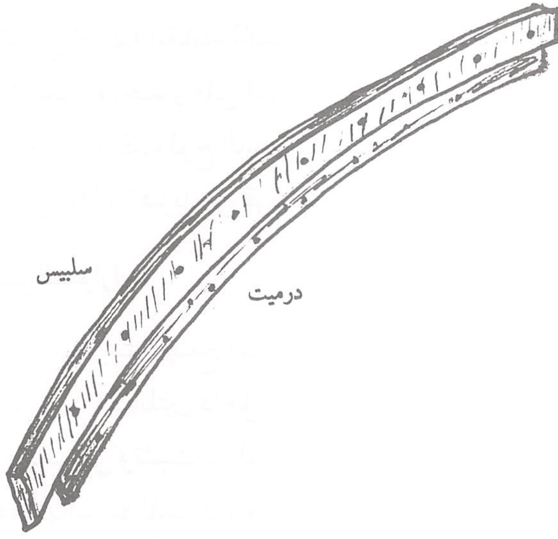
تركيب السلبيس والدرميت

«السلبيس» لوح يبلغ سمكه حوالي نصف القدم، ويكون من خشب الفيني أو الجنقلي، يثبت على جانبي السفينة من الداخل، والغرض منه حمل العوارض (الصوارات) التي تحمل ألواح السطح الداخلي للسفينة. وأما «الدرميت» فهو لوح أقل سُمكا من السلبيس ويثبت أسفل منه مباشرة بحيث يزيد من قوة تحمل السلبيس، وهو عادة من خشب المنتيي أو الجنقلي.

يعين الأستاد مكان لوح السلبيس، والذي عادة ما يكون أسفل لوح القيطان السفلي مباشرة (ولكن من الداخل)، ويكون موضعه موازيا للوح القيطان السفلي وعلى طول جسد السفينة ولكن من الداخل. ويعينه الأستاد عن طريق إنزال عمود طوله متر واحد من لوح التريج إلى الأسفل لتبيان موضع لوح السلبيس على كل شلمان أو فرمة داخل جوف السفينة.

يؤتى بلوح السلبيس ويثبت في مكانه على طول جانبي السفينة الداخلي. ونظرا لأنه لوح سميك فيجب العمل بهدوء لكي يمكن تطويعه وتثبيته في مكانه بإحكام.





ومما يجعل لوح السلبيس مثبتا جيدا في مكانه، حفر حُفر داخل الشلامين لكي يدخل طرف السلبيس فيها فيزيده ذلك إحكاما. ثم يثبت بالشلامين بواسطة المسامير القوية. ويجدر بالذكر أن لوح السلبيس يثبت فوق قاعدة القائم ويغطيها فيزيد من قوة تحمله. كما أن لوح السلبيس يوضع

إلى أسفل : من «عمارة» أحمد بن سلمان في الكويت القديمة أخذت هذه الصورة في الخمسينيات من هذا القرن لاحدى السفن في أثناء وضع ألواح الحزامات داخلها.



كذلك في الجهة المقابلة (اليسرى)، بحيث يكون الاثنان على ارتفاع واحد وعلى استقامة واحدة داخل جوف السفينة، ثم يركب لوح الدرميت بالطريقة ذاتها أسفل لوح السلبيس مباشرة فيزيد من قوة تحمله.

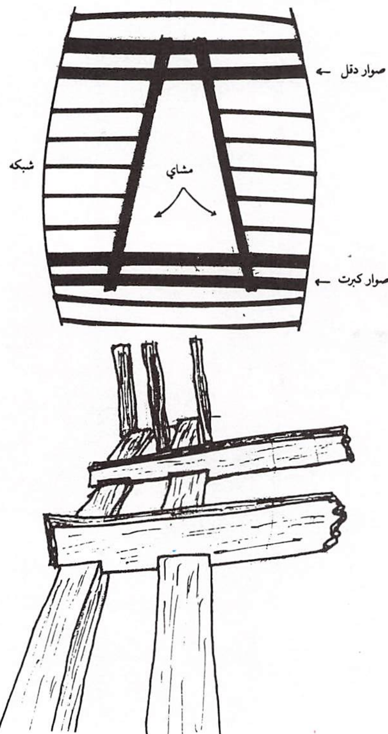




تركيب الصوارات

«الصوارات» جمع صُوَر وهو العمود الأفقي الواصل بين نقطتين متقابلتين داخل جوف السفينة ومرتكزا على لوح السلبيس وتثبت به ألواح السطح، فهو بمثابة عمود السقف بالنسبة للمنزل. ويكون عادة عمودا من الخشب الصلب القوي التحمل.

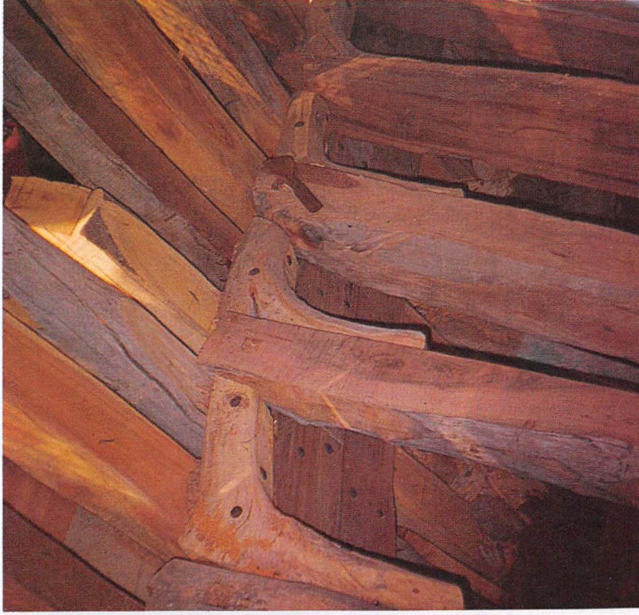
هناك أربعة صوارات أساسية، اثنان منها في الثلث الأول من السفينة «قرب فرمة الدقل» وعلى مسافة حوالي قدمين من بعضهما. واثنان آخران في الثلث الأخير من السفينة «قرب فرمة إكبرت»، وبينهما المسافة نفسها. وهذه الصوارات تكون أكبر سمكا من غيرها من الصوارات ويختارها الأستاد بعناية. كما يوجد صوار أساسي يبعد حوالي ٦ أقدام إلى الأمام من صوار الدقل.



أما إلى الخلف من صوار إكبرت فهناك العديد من الصوارات الأقل سمكا والتي تبعد عن بعضها البعض حوالي قدمين وحتى نهاية السفينة، وكذلك الحال بالنسبة للصوارات التي إلى الأمام من فرمة الدقل.

وأما في المسافة ما بين فرمة الدقل وفرمة كبرت حيث مدخل «خن» السفينة فهناك قطعتان مستقيمتان من الخشب القوي تستندان إلى هذين الصوارين (دقل وإكبرت) بحيث تتسعان كلما ابتعدتا عن صوار الدقل، وتسمى كل واحدة منهما بـ «المشاي»، ويرتكز عليهما بصورة عمودية وعلى جانبي السفينة عدد لا بأس به من الصوارات الصغيرة ويكونان ما يسمى بـ «الشبكة».

يقيس الأستاد الطول اللازم لكل صوار وذلك بقياس المسافة بين طرفي كل شلمانين متقابلين ثم يختار العمود

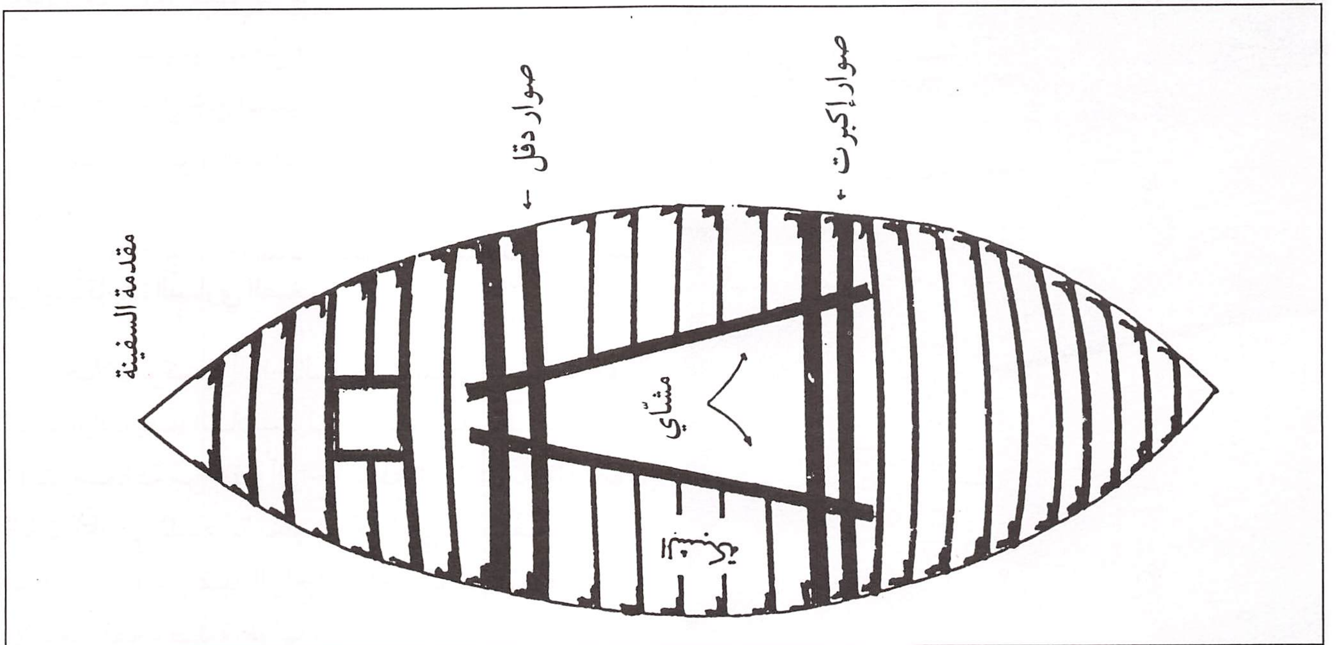




المناسب لكل صوار ويخط عليه حتى يعده القلاليف بحيث يدخل طرفاه بين الشلامين ويكون سطحه الخارجي منحنيا للأعلى (لكي لا يتجمع فوق سطحه الماء). ثم يرفع بحيث يستقر كل طرف منه على لوح السلبيس، ثم يثبت بالسلبيس بواسطة المسامير القوية. كما يثبت طرف الصوار بالشلامين بواسطة قطعة من الخشب ذات زاوية قائمة تسمى «الكروة» ويثبت أحد أطرافها بالصوار والآخر على الشلامين بواسطة المسامير.

وأما المشاي فيدخل أحد طرفيه في حفرة داخل صوار الدقل والآخر في صوار إكبرت، كما تدخل فيه على كل جانب منه الصوارات المكونة للشبكة. وعندما يتم تركيب جميع الصوارات والشبكة، يكون العمل جاهزا لتثبيت الألواح البانية للسطح فوقها.

وهناك مشاي صغير آخر إلى الأمام من صوار الدقل ويكون فتحة مربعة الشكل يمكن من خلالها إنزال بعض الحمولة داخل جوف السفينة. وأما المشاي الرئيسي فهو المكان الرئيسي للنزول إلى جوف السفينة (الخن). كما أن الأستاد يتأكد من أن جميع الصوارات في مستوى أفقي









متناسق عن طريق حبل يمرره فوقها فيعرف مدى ارتفاع الصوار أو نزوله عن المستوى الطلوب .

يختار الأستاد بعد ذلك الألواح للسطح ويعدها للقلاليف ويبدأ تثبيتها على الصوارات طوليا بحيث لا تترك فراغات بينها يدخل منها الماء . أما المسافة بين المشاي والآخر (مدخل خن السفينة) فتترك دون ألواح كما تترك فراغات بين صوار إكبرت والذي أمامه لحين وقت تثبيت «العبيدار» .

تركيب قاعدة الصاري الصغير

خلال تركيب ألواح السطح الرئيسي للسفينة فوق الصوارات يعد القلاليف لوحا سميكا يدعى بـ «الفتن» (أكثر سماكة من باقي ألواح السطح) ويثبتونه على طول الثلث الخلفي للسفينة بحيث يكون في منتصف السطح، فيظهر بارزا عن بقية ألواح السطح . ثم يثبتون في طرفه الأمامي قطعة صلبة طولها متر ومساحة مقطعها حوالي





قدم مربع بحيث تستند إلى الصوارات وتثبت بها، وتسمى «فلس قلمي»، أي قاعدة الصاري القلمي.

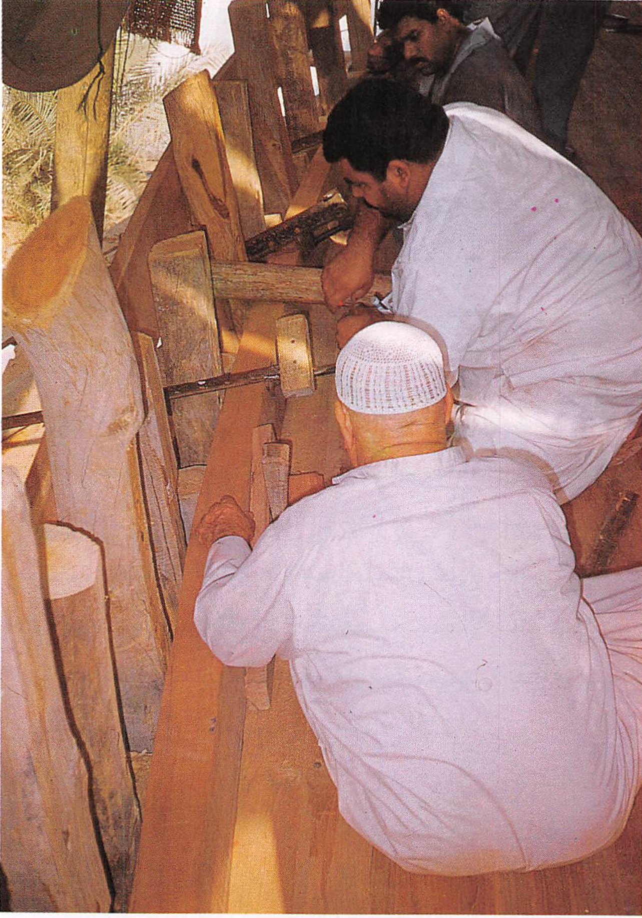
كما تضاف حولة فتحة «الخن» زنود تحوي الدقل بينها حين رفعه. وهذه الزنود عبارة عن قطعة من الخشب الصلب يعدها الأستاد بعد أن يكون قد قاس قطر الصاري العود عند حد السطح الرئيسي.

وهنا يقوم بعض القلاليف بإعداد وتركيب عمود يسمى «الخييسة» على كل جانب من جانبي السفينة. وهما عمودان طول الواحد منهما حوالي ٥, ٣ أمتار من الخشب القوى (مربع المقطع يصل إلى ٢٠ × ٢٠سم) ويفضل أن يكون من خشب الساج. وهما مثبتان على جانبي السفينة عند مؤخرتها بميلان إلى الخلف يحدده الأستاذ بواسطة «الهنداسة». وفائدتهما حمل عارضة تسمى «القفلة» يستند إليها «الفرمن» أو العارضة التي تحمل الشراع.







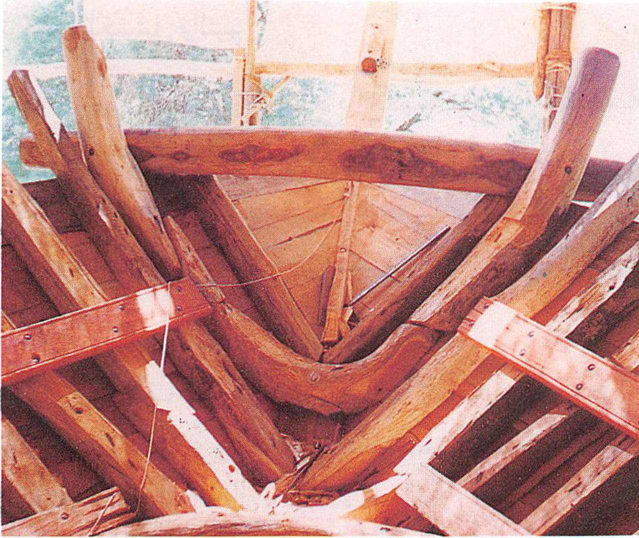


وبعد أن يفرش السطح الرئيسي بالألواح (مع ترك فتحات لخن السفينة) يحين تركيب «العنچ»، وهو عمود مربع المقطع (حوالي نصف في نصف قدم) طويل، يثبت في زاوية التقاء السطح بجوانب السفينة من الداخل. فهو كالإطار الخارجي حول سطح السفينة من الداخل، يقصد منه سد الفراغات عند موضع اتصال السطح بجانبي السفينة. وأما تركيبه وتثبيته فغاية في الصعوبة نظرا لسماكته أولا، ثم لأنه يجب أن يطوع بحيث ينحني حسبما يتطلبه شكل السفينة. وحين يثبت بالمسامير القوية في الصوارات تحته وفي الشلامين حوله، يقوم أحد القلاليف بتسوية سطحه الخارجي بحيث يكون منحنيا من الخارج وغير مدبب الطرف، كما يتم حفر فتحات فيه تسمح لخروج الماء خلالها وتسمى «مرازيم». ثم يتم تركيب لوح فوقه مباشرة على جانبي السفينة ومن الداخل يدعى بلوح «الفرار». ثم تترك مسافة لوح تقريبا فوقه، ويثبت لوح آخر فوق الفرار يسمى لوح الوسط أو الحزام، ثم يترك فراغ مثله ويثبت لوح ثالث فوقه يدعى بلوح «الشيب»، وهذا اللوح يكون في مستوى لوح «التريچ» الخارجي. وترك الفراغات بين هذه الألواح تسمح لجوف السفينة بمرور الهواء من خلاله لتهويته.



بعد إتمام العمل في السطح الرئيسي للسفينة بالإضافة إلى لوح «الفتن» الذي لا يتجاوز عرضه عرض لوحين فقط (أي حوالي ٤٠ سم)، يحفر على طوله خط يسمى كشتر.

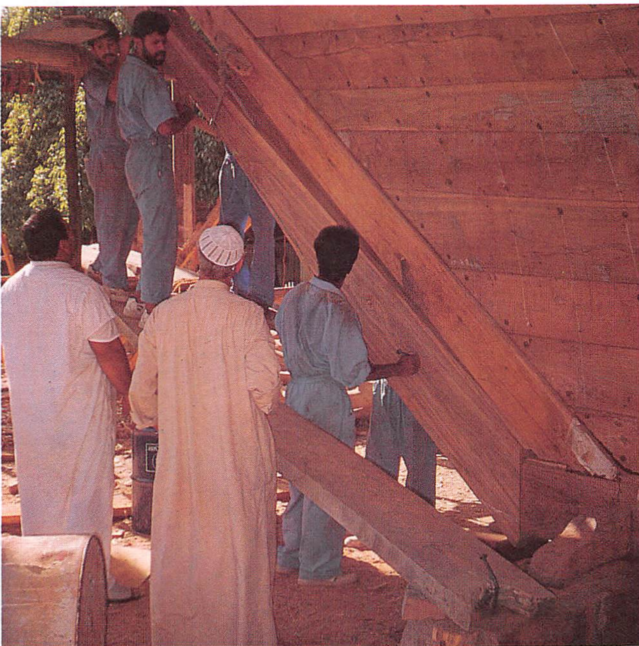
أما في مقدمة السفينة فيقوم بعض القلاليف بتركيب قطعة من الخشب مستديرة المقطع طولها حوالي مترين تسمى «الكلب» وهي تستقر فوق لوح التريج على كلا جانبي السفينة، كما أنها تستند إلى قائمين يطلان فوق التريج يدعى كل واحد منهما بـ «العبد»، ووظيفة الكلب والعبيد هو ربط حبال المراسي بهما حين وقوف السفينة، لذا فهما يثبتان جيدا في مقدمة السفينة بالمسامير القوية.

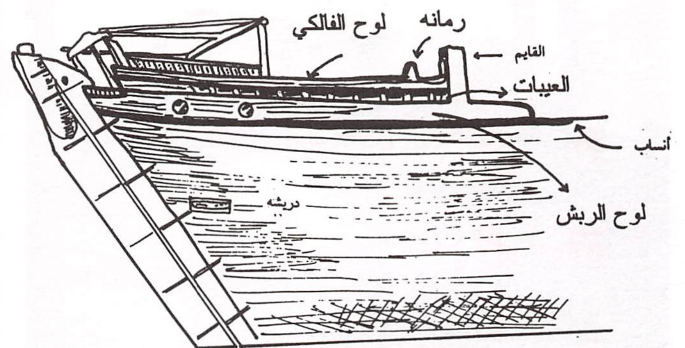


يقوم بعض القلاليف بعد ذلك بقطع رؤوس الشلامين فوق لوح «التريج» ثم يغطونها بلوح سميك قوي يسمى «الزبدرة»، ويثبت فوق رؤوس الشلامين بحيث تدخل بعضها في فتحات فيه. مع ترك بعض الشلامين في المقدمة دون قطع حتى يتم تركيب «الكشتيل».



أما في مؤخرة السفينة فهناك لوح قوي وطويل يسمى لوح «الربْش» يثبت على جانبي السفينة من الخارج، ويبدأ طرفه الأمامي عند «القائم» وينتهي قبل مؤخرة السفينة بقليل بعد «الخييسة» مباشرة. وأما بالقرب من مقدمة السفينة (على الأرض) فيجري إعداد عمود «البرميل» الذي يغطي الميل ويثبت به بالمسامير حيث ينتهى طرفه السفلي «بالداعومة» التي تغطي طرف القاعدة وتحميها من الصدمات.





النيم كما يبدو في مؤخرة السفينة (التفر)

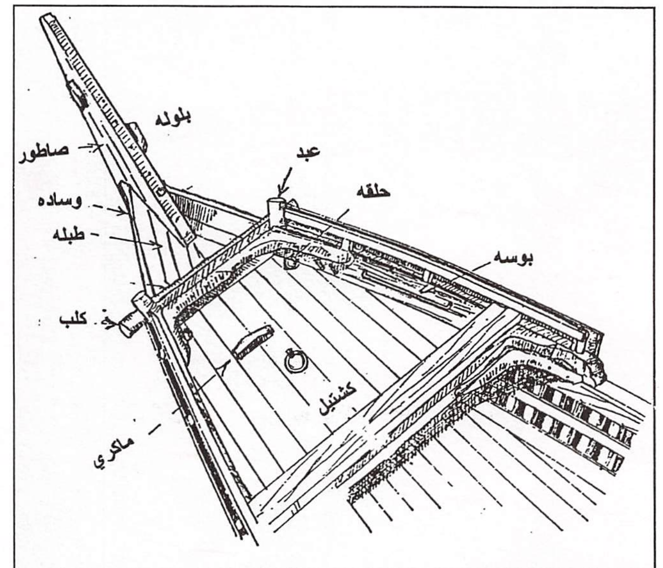


تركيب الكشتيل والنيم

ثم يبدأ العمل في إعداد «الكشتيل» في مقدمة السفينة، وفي إعداد «النيم» في مؤخرتها. أما الكشتيل فهو سطح مثلث الشكل في مقدمة السفينة يرتفع مقدار متر ونصف المتر عن السطح الرئيسي، ولا يزيد طوله على المترين.

وهو كالقاعدة التي يقف عليها البحارة عند ربط أو فك حبال الشراع وعند سحب المرساة، كما أنه السطح الذي توضع عليه الحبال والمرساة.

يقيس الأستاد المسافة اللازمة للكشتيل، ويبين للقلاليف (بواسطة الطباشير) حدود الكشتيل الأمامية والخلفية، ثم يعين مكان عارضة قوية توضع بالقرب من الكشتيل (أمامه) على مسافة حوالي نصف المتر، وتسمى «حمار بحار»، يقوم القلاليف بعد ذلك بإعداد لوح «السلبيس» الذي تستند إليه «صوارات» الكشتيل (كما فعلوا حين وضعوا صوارات السطح الرئيسي). ثم يتوالي وضع «الصوارات» وتثبت جيدا بواسطة «الكروات» التي تربط كل «صور» بجانبي السفينة حتى لا تتحرك من مكانها.





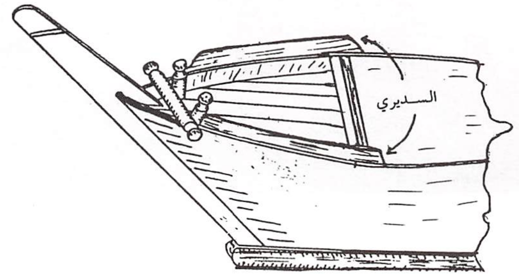




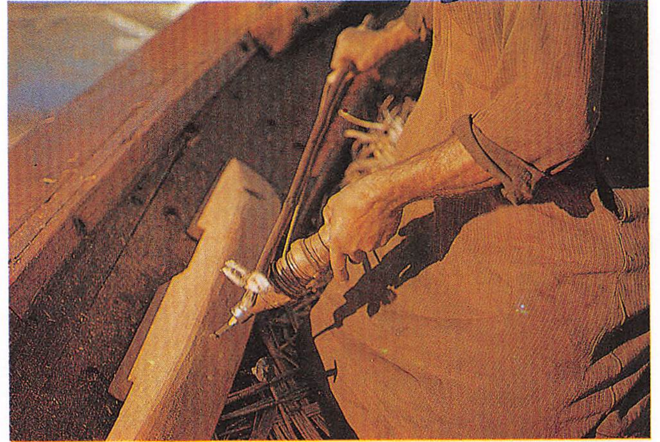
يقوم القلاليف بعد ذلك بفرش «الكشتيل» بالألواح مبتدئين بلوح سميك في الوسط (من المقدمة إلى المؤخرة) يسمى لوح «الفتن»، وهو أسمك من باقي الألواح حوله.

وبعد أن يتم بناء سطح «الكشتيل» يوضع لوح «زبدرة» فوق الشلامين من الجانبين لتغطية الفراغات، ثم يبنى لوح فوق لوح التريج (من الخارج) على جانبي الكشتيل يسمى لوح «السديري»، وذلك لحماية سطح الكشتيل من الأمواج، كما يوضع «عنج» حول موضع اتصال سطح الكشتيل بجانبيه ثم لوح فوقه يسمى «فرار». وهناك لوح كالحاجز في مؤخرة الكشتيل يسمى «حياي»، وهو كالإطار الذي يفصل الكشتيل ويحدد طرفه الخلفي. كما تثبت مقابض لربط الحبال حول الكشتيل من الداخل تسمى «بوسات» ومفردها «بوسة»، وكذلك تحفر على جانبي الكشتيل فتحات تسمح لمرور الماء منها وتسمى «مرازيم».



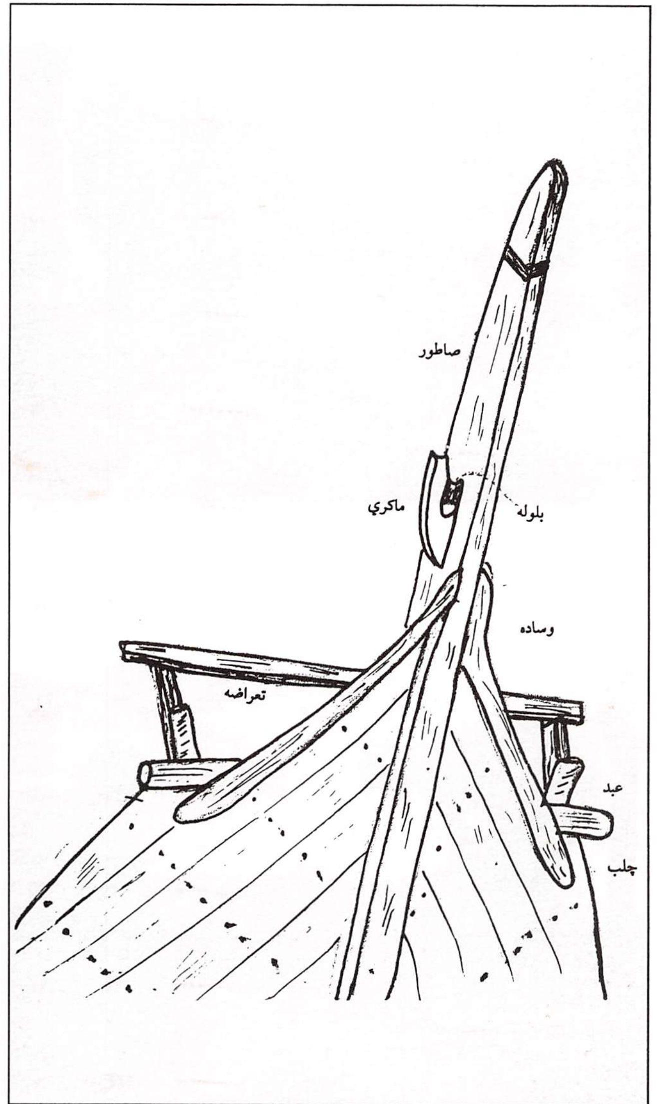


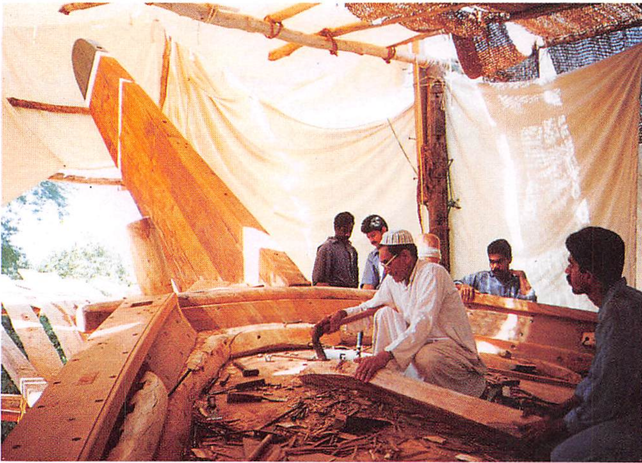




يلي ذلك إعداد «الصاطور» وذلك بإضافة أعمدة فوق مقدمة ميل صدر وربطها معا، ثم تشكيل الصاطور أو المقدمة العلوية التي تميز البوم، ثم تطلى مقدمة الصاطور باللونين الأسود والأبيض، ثم تضاف إليه بكرة تسمى بلولة على أحد جانبي الصاطور وتثبت به بالمسامير. كما تسد الفتحات حول الصاطور بقطع من الخشب تسمى «طبلة»، يلي ذلك تركيب قطع «شلامين» تحضنان مقدمة السفينة حول الصاطور تسمى الواحدة منها «وسادة»، كما يثبت عمودان قائمان خلف الصاطور على جانبي الكشتيل يسميان «تعراضه»، وذلك لكي يستقر عليها طرف العارضة التي تحمل الشراع الرئيسي.













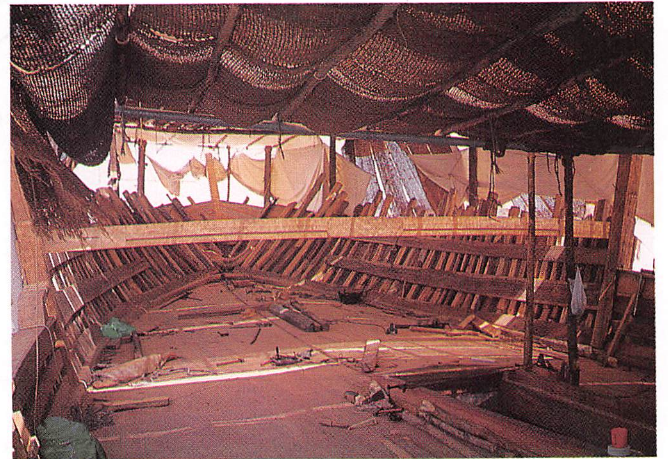
وأما النيم (وهو السطح العلوي للسفينة) فيشغل ثلث مساحة السطح الرئيسي، ويمتد من عند عمودي القائم وحتى مؤخرة السفينة. وفيه مكان القيادة وفتحة الصاري الصغير (القلمي).

يبدأ العمل بأن يثبت لوح «السلبيس» ولوح «الدرميت» اللذين يحملان العوارض التي يستند إليها سطح النيم. ويغطي هذان اللوحان قاعدة الخيسية من الداخل فيزيدان من قوة اتصالها بالسفينة ومن ثباتها.

ثم يبدأ العمل بإعداد «صور النيم» وهي خشبة قوية تصل القائم الأيمن بالأيسر وعندها يبدأ «النيم». وبعد تركيب «صور النيم» يثبت بالمسامير «وبالكروات» جيدا، ثم تثبت باقي «الصورات» خلفه بحيث تكون على ارتفاع واحد تقريبا (وذلك باستخدام حبل يمرر فوقها فيعرف الصور المرتفع عن غيره).

وجميع «الصوارات» يجب أن تكون مرتفعة قليلا في الوسط (محدبة إلى أعلى) حتى يمكن للماء النازل على السطح أن يخرج من فتحات على جانبي السفينة ويتم ذلك عن طريق وضع أعمده تحتها تستند إلى السطح الرئيسي.





القائم

صوار النيم

صوار القلمى

خييسه

(مؤخرة السفينة)

صوارات النيم .





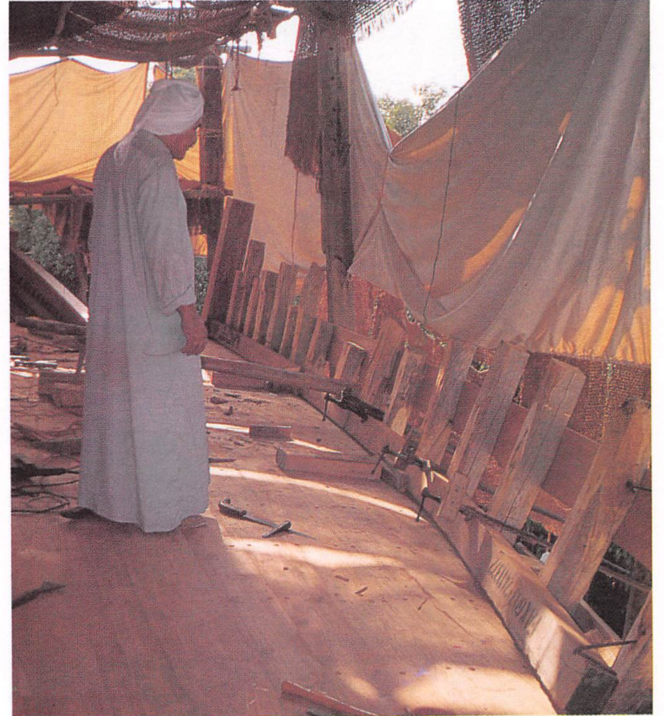
وبعد ذلك يتم تركيب ألواح سطح النيم، ابتداء من الوسط حيث لوح «الفتن» الذي يصل مقدمة النيم بمؤخرة السفينة (عند العنافه) ثم تليه الألواح (الأقل سمكا منه) ويتم بذلك بناء سطح النيم مع ترك فتحة للصارى (القلمي) حيث تحاط بإطار مربع من الخشب يسمى «چبلة».



أما في مؤخرة السفينة فينشغل بعض القلاليف في إضافة قطعة من الخشب فوق طرف العمود الخلفي للسفينة (من الداخل)، وهو «ميل تفر»، وهذه الخشبة تكّون مع طرف الميل ما يسمى «بالعنافه» أو الرأس الخلفي للسفينة، وحين يمر على أطرافها الأستاد بالطباشير يقوم القلاليف بإعدادها. كما يتم تركيب عمود «البرميل» فوق «الميل التفري».

وبعد الانتهاء من فرش السطح العلوى (النيم) بألواح الخشب الساج، يقوم القلاليف بتثبيت «العنچ» حول موضع اتصال هذا السطح بجانبي السفينة (كما سبق عمله للسطح الرئيسي). ثم يركب عمودا التعراضه على جانبي النيم عند وسطه ويثبتان جيدا بالشلامين حولهما.









وفوق العنج يثبت لوحان فوقها لا توجد بينهما فراغات، ولكن اللوح الأعلى أسمك من الذي فوقه وبه «كشتر» للتحلية، ويسمى كلا اللوحين «بالفرار».

وأما على جانبي «النيم» من الخارج فيضاف لوح أو لوحان فوق لوح «الربش» ثم لوح أو لوحان فوقه، ثم لوح ثالث سميك يدعى لوح «الفالكي» ثم تضاف قطع من الخشب مائلة قليلا فوق لوح الوسط تدعى «العيبات»، وتضفي جمالا على «حياب» السفينة. وهذه الألواح تبدأ من عند القائم وتنتهي عند «الخييسات» (بعدها بقليل) كما يوضع لوح تحت «العيبات» بحيث يبرز طرفه للخارج ويميل بحيث يمنع دخول الماء إلى السفينة من خلال العيبات.

تقطع بعد ذلك رؤوس الشلامين ويركب فوقها لوح الزبدره التابع للنيم على كل جانب من جانبيه، ثم يقوم بعض القلاليف بتركيب حاجز يدعى «ريل» فوق صور النيم فيحدد بذلك بداية سطح النيم. كما يوضع حاجز (ريل) على جانبي العنافة وتشكل العنافة ويحفر في وسطها وردة مستديرة





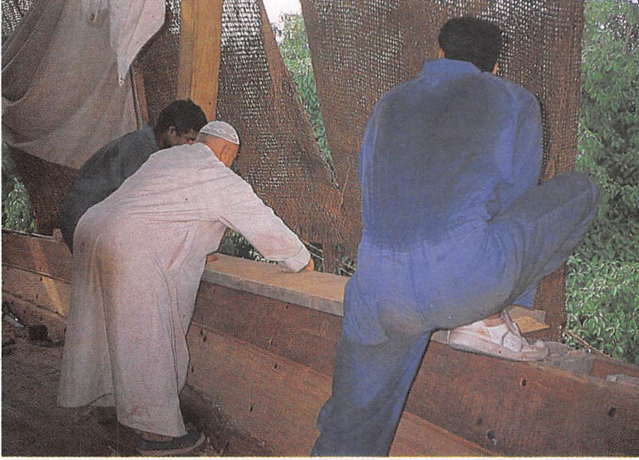
إلى أعلى : تركيب لوح الفالكي وهو آخر لوح من ألواح النيم الجانبية ، وإلى أسفل : تركيب لوح أسفل العيبات لمنع الماء من الدخول من خلالها إلى داخل السفينة .



إلى أسفل : مؤخرة السفينة بعد تركيب العيبات ولوح الفالكي .

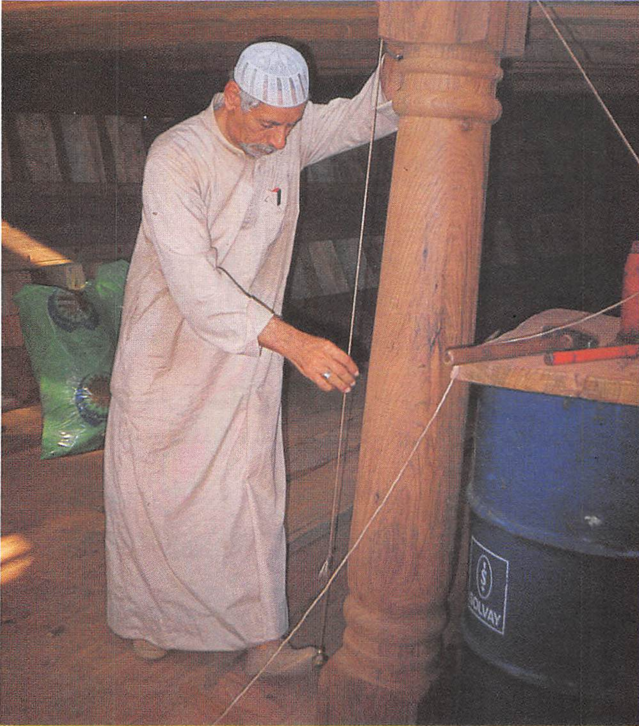


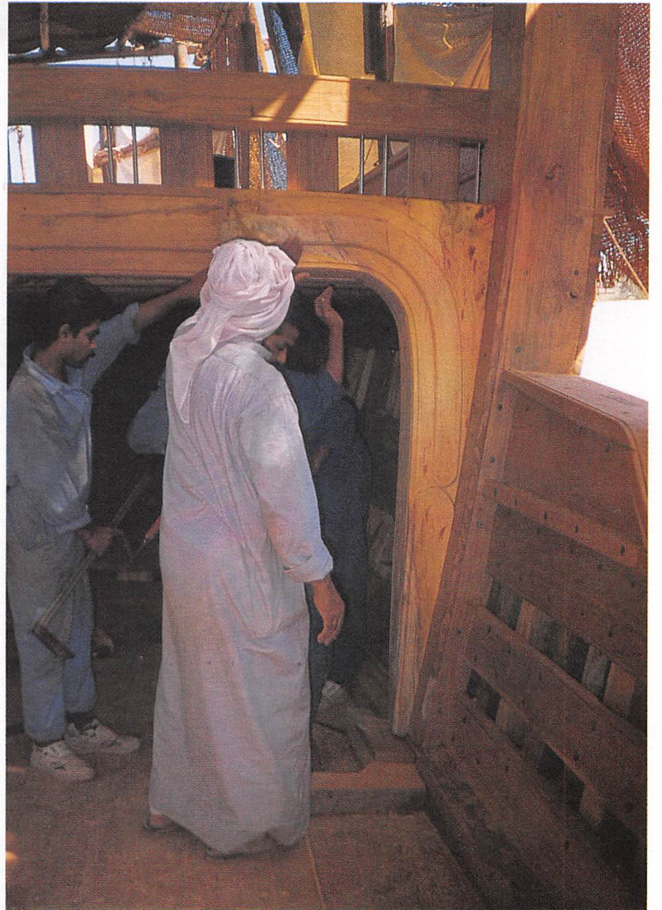




أما تحت سطح النيم فيجري العمل في إعداد المندتين (مفردها مندة) وهما عمودان يحملان «صور النيم»، ويستخدم الأستاد «البلد» لضمان ارتكازهما عموديا فوق السطح الرئيسي. كما يقوم القلاليف بتركيب «كروتي النيم» وهما قطعتان من الخشب الواحدة على شكل زاوية قائمة تثبت في مقدمة «النيم» بحيث تربط «صور النيم» بجسد السفينة، وهي مما يزيد من متانة السفينة. كما يقوم القلاليف بإعداد إطار حول فتحات «الخن»، ثم تغطى بالجوالي (جمع جالي).

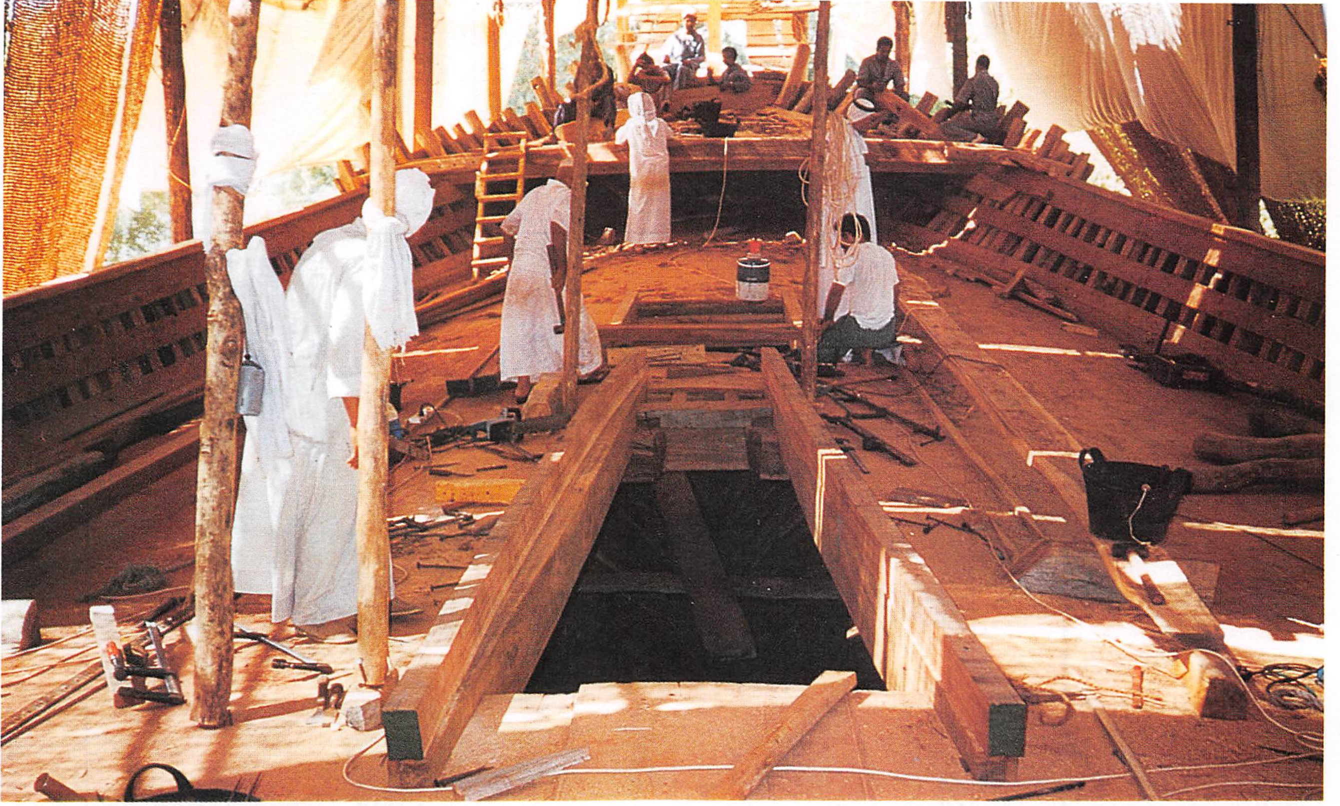
يأتي بعد ذلك تركيب «الكاتلي» وهو عبارة عن سطح مرتفع قليلا عن النيم (بحوالي ٦٠ سم) عند مؤخرة السفينة حيث يجلس على طرف منه القبطان وفي وسطه ترتكز عجلة القيادة. وتركيبه يتطلب الكثير من المهارة. ففي البدء





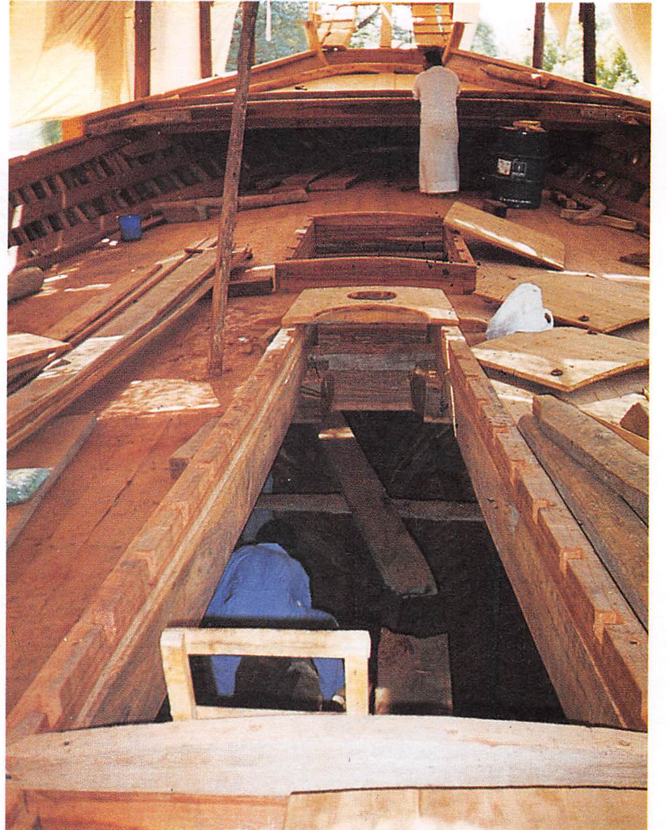






إلى أعلى وإلى أسفل : وضع إطار حول فتحة الخن ثم إعداد الأغطية للخن (الجوالي)

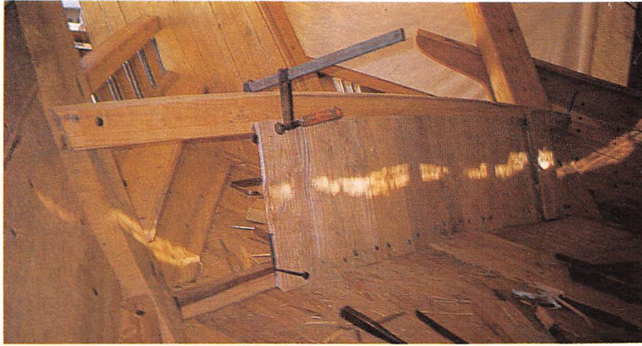




زبدرة
تريج
قيطان
منظره
عنج
قيطان
كروه
سلبيس
منظره
درميت
كمر
مندة
حزام
نشاب
فلس
عطفة
خد
جافتوه
مالج
بيص

مقطع للبوم عند الثلث الأمامي (دقل)





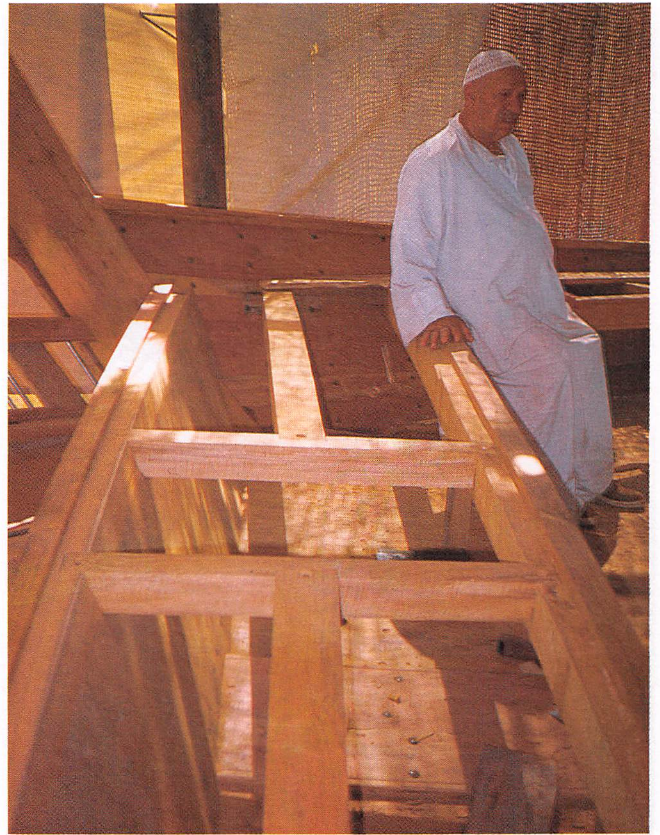
يثبت الإطار الخارجي «للكاتلي»، ثم يسطح بالألواح بعد أن يفحصه الأستاد بعناية. ثم يركب «الصوفي» أو البكرة التي يلف عليها الحبال (أو السلاسل) المتصلة بالدفة (السكان). كذلك يحاط «الكاتلي» بسياج من القضبان والأخشاب يسمى «ريل».

أما عند بداية النيم (على السطح الرئيسي) فيقوم القلاليف بتثبيت عمود «العبيدار»، وهو خشبة قوية لها فتحات بها بكرات تمر فيها حبال الشراع. ويثبت مائلا إلى الأمام قليلا (بزاوية يحددها الأستاد) في وسط سطح النيم تماما. ويثبت من أسفله بالمسامير القوية تحت السطح.

وأما داخل «خن» السفينة فيقوم الأستاد بتعيين الحفرة التي تستقر بها قاعدة الصارى على «الفلس». وتسمى هذه الحفرة «دواة». ويستعين الأستاد «بالبلد» ينزله عموديا على «الفلس» ثم يعين الحفرة التي تبعد حوالي ٤ أصابع (حوالي











٩ سم) إلى الخلف من طرف «البلد». ثم يقوم القلاليف بحفرها وإعدادها بحيث تكون سعتها مطابقة لقاعدة الصاري العود. أما بالنسبة لقاعدة الصاري القلمي، فهو يقف عمودياً على قاعدته «الفلس».

كما يعين الأستاد الحفرة التي ترتكز عليها قاعدة خشبة تسمى «العبد» تقف أمام الصاري الرئيسي وتربط به بالحبال.

ثم يعد القلاليف «النشاشيب» وهي مثل السلالم التي تصل سطح السفينة بقاعدتها، وهي مجموعة من القوائم الخشبية التي تقف عمودية على قاعدة الصاري (الفلس) عن اليمين وعن الشمال، وتثبت جيدا بقاعدة السفينة وبالسطح فوقها عند مدخل خُنْ السفينة.

أما على جانبي «النيم» من الخارج فيعد الإطار الخارجي الذي يسمى «أنساب» مما يضفي جمالا على جسد





السفينة. كما تثبت نوافذ مستديرة على جانبي النيم (كل جانب شباكان) من النحاس والزجاج للإضاءة.

أما حول السفينة فيقوم بعض القلاليف بإعداد الدفة (السكان)، وهذه من أهم القطع اللازمة للسفينة. كما يتم إعداد «الكانة» أو الخشبة التي تركب في أعلى الدفة فتعمل على توجيهها يمينا أو يسارا.

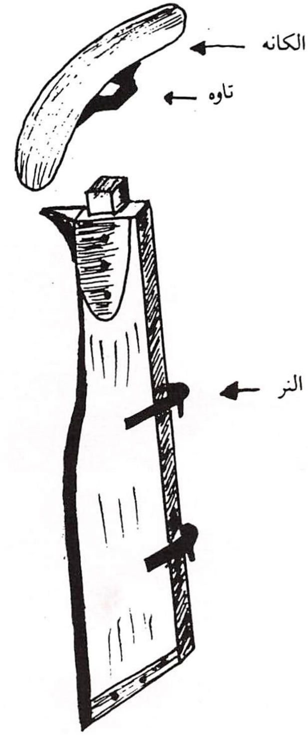
يقوم الأستاد بعد ذلك بتركيب المفاصل التي تحمل الدفة وتسمح لها بالحركة وتسمى «النرات والمادات» ومفردها «نر»، «ومادة»، وتركيبها يكون في غاية الدقة نظرا لوجوب وقوعها على خط واحد. ويستعين الأستاد بواسطة الخيط ليضمن مكان كل مفصل من هذه المفاصل. ثم تثبت على جانبي «الميل التفري» بالمسامير. وعادة ما تكون من النحاس حتى لا تتعرض للصدأ. وأما أسفل







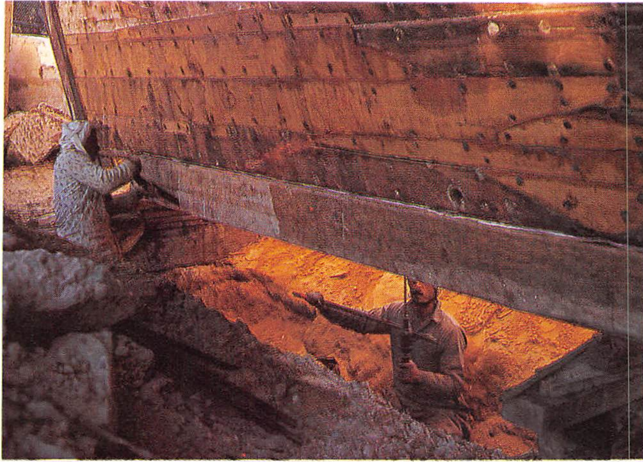


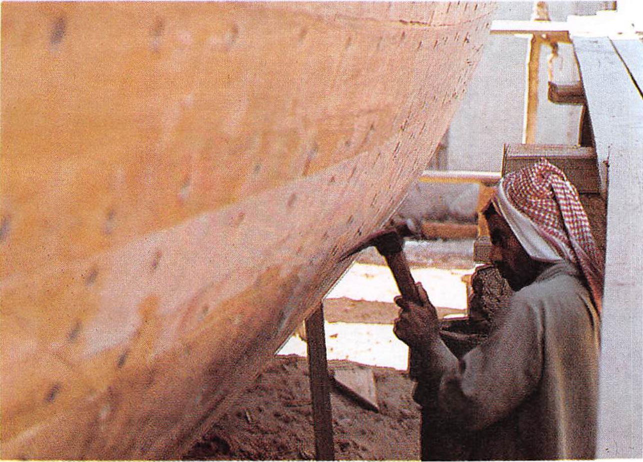


الدفة (السكان) للسفينة من نوع البوم







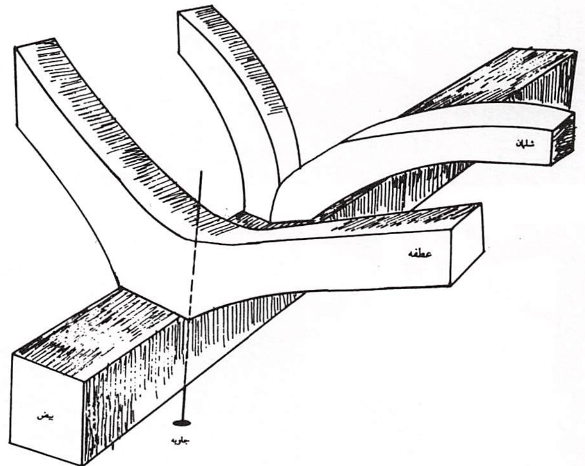


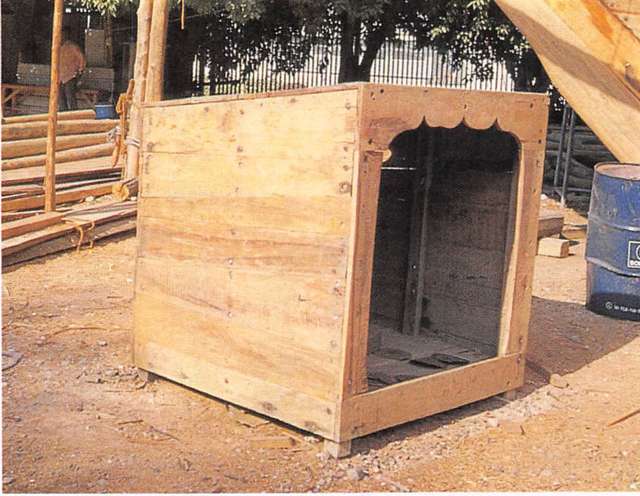


القاعدة (البيص) فيقوم بعض القلاليف بربط القاعدة بكل «عطفة» بواسطة المسامير القوية والطويلة (الچاويات). كما توضع قطع نحاسية في مقدمة السفينة ومؤخرتها لربط «البيص بالميل».

يبدأ بعد ذلك «تدريخ» السفينة، أي تشذيب سطحها الخارجي بواسطة «الجدوم»، وهي عملية فنية دقيقة لأنها عبارة عن تقشير للزوائد الموجودة في الألواح البانية لجسد السفينة. ولا يقوم بهذه العملية إلا قلاف مختص بهذه العملية. تغدو بعدها السفينة ملساء وكأنها بيضة (كما وصفّها الأستاد المرحوم علي عبدالرسول).

يعقب ذلك قلفطة السفينة (الكلفات) وذلك بسد الفتحات بين ألواح الجسد وألواح السطح بفتل من القطن المشبع بزيت جوز الهند. وهذه عملية يشترك بها الكثير من القلاليف.

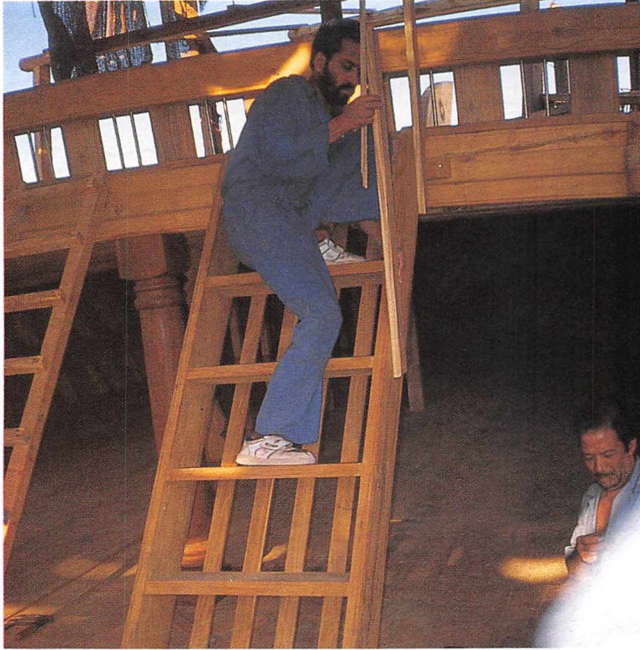




هناك أيضا «السريدان» أو صندوق الطبخ على السفينة، وهو يعد من الخشب ثم يصفح بالحديد، كما يتم صنع خزانات الماء الخشبية (المكعبة)، وكذلك «الزولي» أو حمام السفينة المعلق.



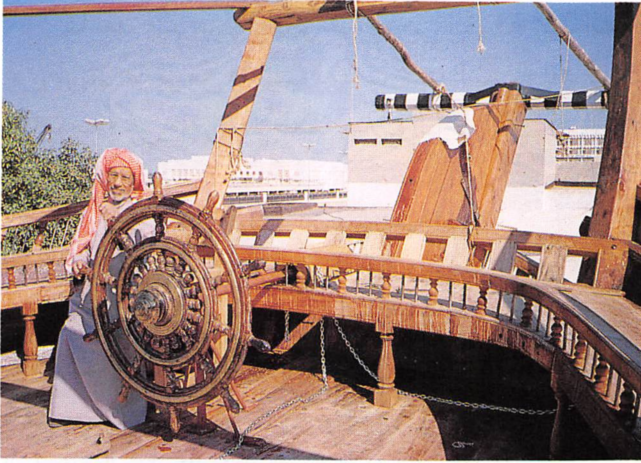
إلى أعلى : الزولي ، أو حمام السفينة المعلق





كذلك يتم تركيب آلة الدوار على الجانب الأيسر من النيم ويثبت بالمسامير القوية فوق قاعدة له من الخشب



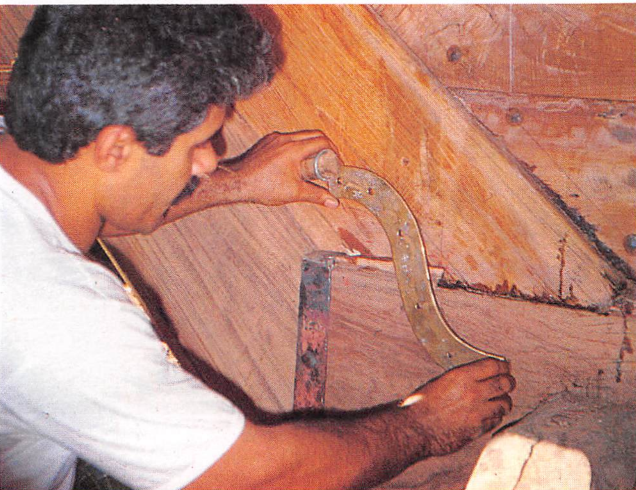


ثم يتم تركيب الصوفي في مكانه حيث ينتهي طرفه الخارجي بالچرخ. ثم تلف حوله سلسلة طويلة موصولة بطرفي الكانة المثبتة فوق السكان (الدفة).

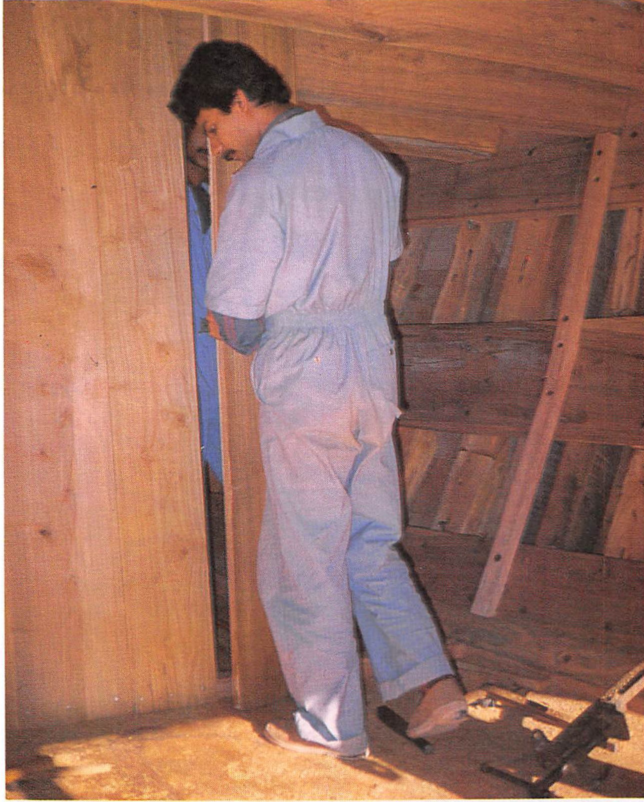




كذلك تثبت قطعة من الخشب (ماكري) حول القائم الأيمن والقائم الأيسر، كما تثبت «الرمانة» عموديا بالقرب من القائم على «زبدرة» النيم.



وحول مقدمة ومؤخرة البيص تثبت أطواق من الحديد أو النحاس لمنع تشقق طرفي البيص. كما تثبت أطواق هلالية الشكل على البيص والميل.



كذلك يتم عزل «الدبوسة» (وهي الغرفة تحت النيم) عن طريق حاجز من الخشب له باب تحت النيم. ولقد كانت «الدبوسة» هي مخزن الأطعمة خلال الرحلة.

كما يتم صنع قارب الماشوة وقارب الكيت، وكذلك سلم جانبي يدعى «صيري» وسلم آخر يصل السطح العلوي بالسطح الرئيسي، ويقوم أحد القلاليف بحفر نقوش على مؤخرة الماشوة، وكذلك نقش وردة على طرفي العنافة.





أما حول السفينة فينشغل القلاليف والأستاد معهم بإعداد آلة السفينة من دقالة وفرامن ودستور، حتى تكون جاهزة للبحارة الذين يعدونها ثم يرفعونها في أماكنها على سطح السفينة.

هنا ينتهي العمل في صنع «البوم السفار» بعد حوالي شهرين تقريبا من البدء فيه بما في ذلك صنع قارب المواصلات والنجاة (الماشوه) التابع له، والقارب الآخر (الكيت) الذي يستخدمه القبطان في تنقلاته من سفينة لأخرى. ويطلونهم بزيت «الصل» من الداخل والخارج.









الفصل الخامس

إعـداد آلـة السفيـنـة



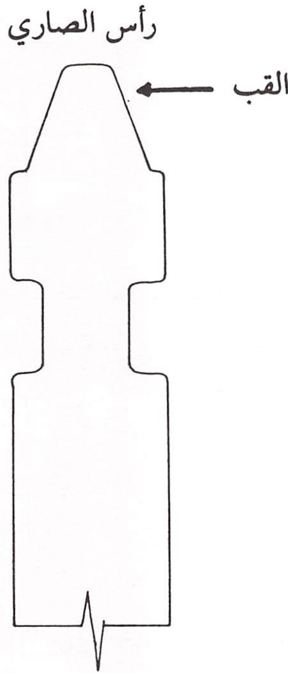
إعداد آلة السفينة

بعد الانتهاء من صنع البوم يقوم الأستاد بإعداد آلته، وهي التي تتكون من الصواري (الدقل العود والدقل القلمي)، ومن الفرامن (أو العوارض الخشبية التي ترفع بواسطتها الأشرعة فوق السفينة)، وكذلك خشبة الدستور، كما يقوم البحارة بقيادة المجدمي (أو رئيس البحارة) بإعداد حبال السفينة والبكرات (أو القفافي) وربط الفرامن بالصواري (الكنخة) وخياطة الأشرعة وغير ذلك من الأعمال المتعلقة بتجهيز السفينة، وفيما يلي وصف لأهم هذه الأعمال.

إعداد الصواري (الدقل العود والدقل القلمي)

عادة ما يكون صاحب السفينة قد اشترى لها صاريا كبيرا وآخر صغيرا، ووضعهما مع الأخشاب في مكان صنع السفينة. وعادة ما يكون طول الصاري الكبير (العود) مقاربا لطول قاعدتها (في سفن السفر الشراعي، أما في سفن الغوص فعادة ما يكون الصاري العود أطول من قاعدتها). ولا يستخدم إلا خشب «فن أصل» كصوار للسفن نظرا لقوته ومرونته، ولا يستخدم خشب الساج كصوار للسفن أبدا. ويحرص صاحب السفينة على اختيار الصاري المستقيم من بين العديد من الصواري في الهند أو في الكويت، وقد يكون غالي الثمن نسبيا، ولكن أصحاب السفن يعرفون فائدة الصاري الجيد ومزاياه، فلا يترددون في شراء أفضل الموجود منه.

ينظر الأستاد إلى الدقل (الذي يكون عبارة عن جذع شجرة) بإمعان ويفحصه جيدا، ثم يطلب من بعض القلاليف إعداده بحيث يصبح كامل الاستدارة، ثم يأتي إلى طرفه الأقل سمكا ويخط عليه بالطباشير فيعمل فيه القلاليف بواسطة الفأس والمنقر والمشارة لكي يصبح رأسه شبه مخروطي وعلى جانبيه حفرتان عمق الواحدة منهما حوالي ٥ بوصات، كما في الشكل الأسفل.







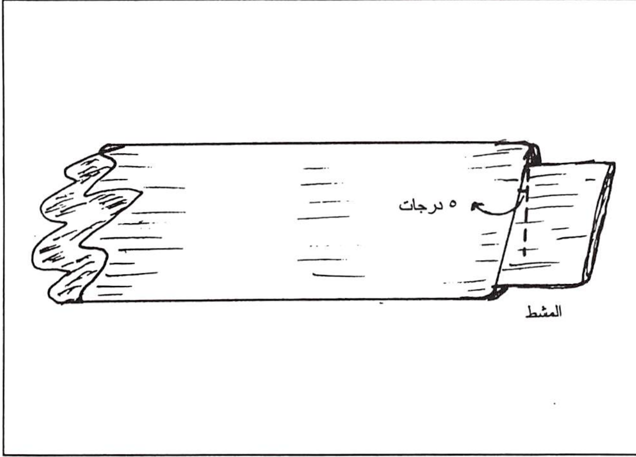
ثم يجهز لوحان سميكان يعرف الواحد منهما بالخد ويثبتان على جانبي الدقل. يقوم القلاليف بعد ذلك بإعداد بكرتين من خشب القرط الصلب تسمى الواحدة منهما «ياردبلة»، كما يعدون عمود «الصنفير» من نفس الخشب لكي يكون المحور الذي تدور عليه البكرتان. وتوضع البكرتان في مكانهما ويدخل فيهما الصنفير فتدوران حوله بحرية، كما يثبت طرف الصنفير بالمسمار الخارجي حتى لا يخرج من مكانه (كما في الشكل إلى الأسفل).



رأس الدقل

ثم يذهب الأستاد إلى مؤخرة الدقل (القاعدة) ويعدها على الشكل التالي:

يمد الأستاد خيطا من قمة الصاري (بين البكرتين) إلى القاعدة عند منتصفها ويعين بذلك قاعدة الصاري (المشط) التي تدخل في حفرة في جوف السفينة. وحين يعدها القلاليف تقطع القاعدة بزاوية يحددها الأستاد، وهذه الزاوية أساسية حيث إنها تحدد مقدار ميل الصاري للأمام



المشط (قاعدة الدقل)

فوق سطح السفينة، (وعادة ما تكون هذه الزاوية حوالي ٥ درجات). يقوم القلاليف بعد ذلك بتثبيت قطعة من الخشب بين البكرتين تسمى «المنخر»، ثم يدهن الصاري ويترك إلى حين تجهيزه بالحبال.

أما الدقل القلمي فيجري عليه ما جرى للعود باستثناء قاعدته (المشط) التي تعد بحيث يقف الدقل عموديا فوق سطح السفينة. أما نسبة طول الدقل العود إلى الدقل القلمي فهي ١ : $\frac{٣}{٤}$.

الفرامن

الفرمن هو العارضة التي يربط بها الشراع لكي ترفعه فوق السفينة. ولكل دقل فرمن خاص به. وعادة ما يكون الفرمن من خشب «الفن إبراهيم»، ولا يستخدم خشب الساج لعمل الفرمن نظرا لافتقاره إلى المرونة التي يتطلبها الشراع.

يلقي الأستاد نظرة على أخشاب الفرمن التي أحضرت من الهند، ويقيس أطوالها لأن الفرمن (العود) يجب أن يكون طوله مقاربا لطول سطح السفينة، أي يجب أن يكون من الطول بحيث يبرز طرفه الأمامي عند القائم الخلفي (عند الخييسات) حوالي المتر الواحد. وبما أنه من الصعب توافر





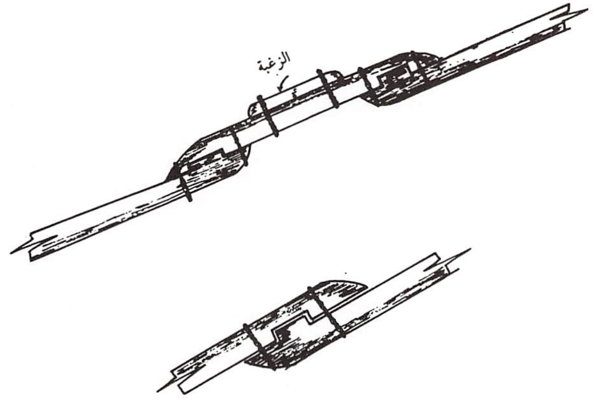
إلى أعلى : قاعدة الصاري العود ، وإلى أسفل وعن اليمين ، قاعدة الصاري القلمي ، وعن اليسار : أحد الصواري القديمة .







قطعة واحدة من الخشب بهذا الطول (الذي قد يصل إلى ١٣٠ قدما أو ٣٩,٦ مترا)، فلابد من تجهيز الفرمن من عدة قطع تربط بعضها ببعض بإحكام (كما في الشكل إلى الأسفل).



الفرمن وطريقة تركيبه



موضع اتصال الفرمن

بعد ربط القطع بعضها ببعض يوضع الفرمن فوق أسطوانة عند وسطه ويحرك حتى يتزن حول هذه الأسطوانة، فيعرف بذلك مركز ثقله، وتوضع علامة عندها. وعند هذه العلامة توضع خشبة قوية اسمها «الزغبة» لها فتحة عند وسطها وتثبت فوق الفرمن بالمسامير بحيث تكون الفتحة فوق العلامة (علامة الوسط)، أما الفرمن فيمكن إطالته أكثر عن طريق إضافة قطع عند طرفيه



إلى أعلى: الزغبة تثبت فوق منتصف الفرمن وإلى أسفل: الجامعة

تدعى كل واحدة بـ «النباش».

الدستور

خشبة «الدستور» عبارة عن عمود أسطواني الشكل يبلغ طوله حوالي ثلث طول السطح العلوي للسفينة، أي أنه يصل ما بين الصاري العود ومقدمة السفينة بحيث يبرز أمامها مترين أو ثلاثة حسب الحاجة. وفائدة الدستور تكون في ربط مقدمة الشراع به ودفعه أمام السفينة حسبما تتطلبه الرياح المسيرة للسفينة. ولا يحتاج إعداد الدستور إلى جهد كبير، فقط يجب أن يكون مستقيما وخاليا من العيوب.



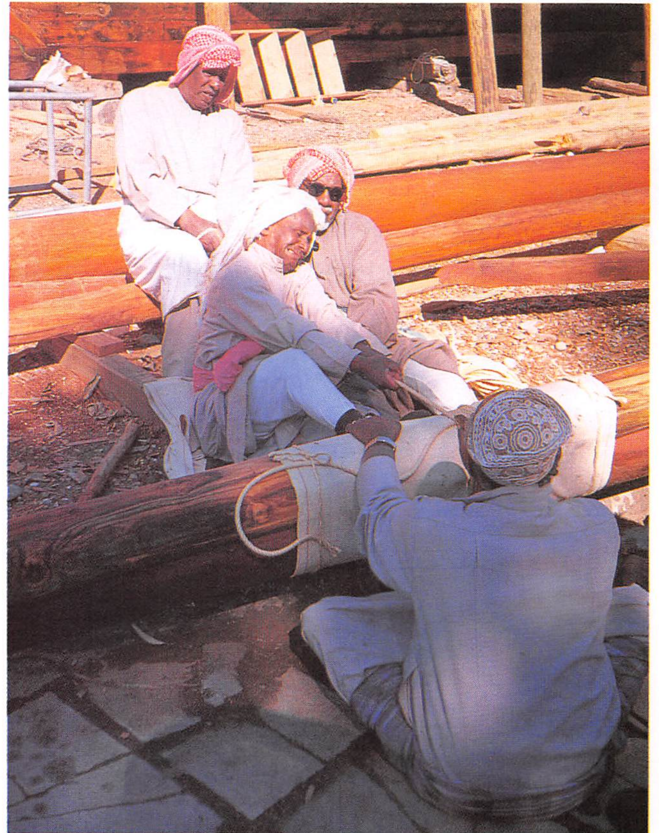
صورة الجامعة





إلى أعلى : بحارة كويتيون يربطون شراع «المهلب» بالفرمن في الاحتفالات بيوم البحار في مطلع الثمانينيات
وإلى أسفل : بحارة كويتيون يربطون أجزاء الفرمن بعضها مع البعض عام ١٩٩٧



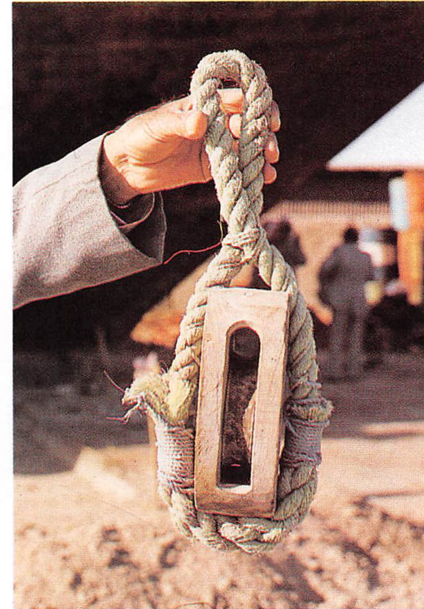




الجامعة والقفافي

الجامعة قطعة من خشب «الفنص» الصلب تعد بحيث تدخل فيها أربع بكرات تدور حول قضيب تمر خلالها حبال الشراع اللازمة لرفعه وإنزاله، وقد تصنع في الكويت أو تحضر جاهزة من الهند، وكلا «الجامعة والعبيدار» يشكلان نظاما علميا وفنيا لرفع الشراع وإنزاله مما يوفر على البحارة الكثير من الجهد والعناء.

وأما القفافي (جمع قفية) فهي البكرات التي تدور حولها الحبال، ومعظمها من الخشب، وهي ذات أحجام وأشكال مختلفة، تحضر جاهزة من الهند أو تصنع محليا، والسفينة تحتاج إلى عدد كبير منها. كذلك «القباقيب والخرز» وهي قطع تسهل انزلاق الفرمن حول الصاري.



إلى أعلى: القفية، وإلى اليسار: الصاري والحبال التي تثبته فوق سطح السفينة

الحبال اللازمة لرفع الشراع

إعداد الحبال اللازمة للأشرعة وللصواري وللفرامن من مسؤولية البحارة، وهي تتكون من الحبال التي تسند الصواري على سطح السفينة، وكذلك الحبال التي ترفع وتنزل الشراع إضافة إلى العديد من الوظائف الأخرى.

وتصنع الحبال من ألياف جوز الهند، وتصل الكويت على هيئة ربطات تسمى «بيطة» أو «كنبار» بحسب سمك الحبل. وكانت بعض الحبال تصنع في الكويت في الماضي. وحين يتم إعدادها تربط في رأس الصاري وتبقى حتى رفعه على سطح السفينة حيث تربط في أماكنها على سطح السفينة.



الصاري وعليه الحبال جاهزة للتركيب

إعداد الأشرعة

سمى إعداد الأشرعة في الكويت بـ «تفصيل» الأشرعة، وهي عملية هندسية فنية يقوم بها نواخذة متخصصون في هذه الصنعة، نظرا لما تتطلبه من حسابات معينة بالنسبة إلى طول الشراع المطلوب وعرضه وشكله. وكلما كان الشراع حسن التصميم ساعد السفينة على الإبحار في الظروف الجوية المختلفة. لذا برع بعض النواخذة في «تفصيل» الأشرعة مثل النوخذة راشد بن سند



والنوخذة أحمد بن سلامة وموسى بن عمران، والنوخذة معيوف البدر والنوخذة بدر عبدالوهاب القطامي وغيرهم. ولا يستخدم الربابنة الخليجيون والهنود الأشرعة الكاملة التثليث (فيما عد شراع الجيب وشراع البومية وشراع الشمندي)، بل إن أشرعتهم أقرب إلى شبه المنحرف منها إلى المثلث (على العكس من أشرعة السفن الأفريقية الشرقية).

وعادة ما ترفع السفينة الأشرعة التالية، كل حسب ما تستدعيه الظروف الجوية حول السفينة:

- الشراع العود (الكبير): وهو أكبر الأشرعة التي يمكن رفعها على سطح السفن الكويتية، ولا يستخدم إلا في الظروف الجوية المعتدلة.

- الشراع السفديرة: وهو أصغر من الشراع العود، ويستخدم في الظروف الجوية متوسطة الصعوبة.

- الشراع التركيت: وهو أصغر من شراع السفديرة، ويستخدم في الظروف الجوية الصعبة.

- الشراع الجيب: وهو شراع مثلث الشكل يرفع عندما لا تستطيع السفينة رفع أي من الأشرعة السابقة بسبب الظروف الجوية الصعبة.

أما الصاري «القلمي» فله أيضا عدد من الأشرعة مثل «قلمي عود»، و«قلمي صغير» يرفعان بحسب الظروف الجوية الملائمة.

وهناك أيضا عدد من الأشرعة التي ترفعها بعض

أنواع الأشرعة التي يمكن أن ترفع على سطح البوم السفار

من الصور النادرة حتى في الأربعينيات أن تُرى سفينة شراعية رافعة شراع العود والقابيه والشمندي في الوقت نفسه كما تظهر هذه الكوتية الهندية



السفن بحسب رغبة النوخذة، وهي الأشرعة التالية :

- الشراع البومية : وهو شراع مثلث الشكل يرفع في مقدمة السفينة بحيث يساند في عمله عمل الشراع العود والشراع القلمي، ولا يرفع بمفرده أبدا، ووظيفته حفظ إتزان السفينة (سناد).

- الشراع الشمندي : وهو شراع مثلث الشكل، يرفع في مؤخرة السفينة لمساندة الأشرعة الأخرى، ولا يرفع بمفرده. وهو في الأصل شراع قارب الماشوه ولكن بعض نواخذة الكويت استخدمه كشراع مساند في أوقات متفرقة خلال رحلاتهم في الخليج أو بحر العرب.

- الشراع القابية : وهو شراع صغير نسبيا على شكل شبه المنحرف، وهو هندي الأصل، ولم يرفعه سوى القلائل من نواخذة الكويت نظرا لصعوبة رفعه. فهو يحتاج إلى صار إضافي يرفع فوق الصاري الرئيسي، كما يحتاج إلى بحارة مختصين لرفعه.

وفيما يلي القواعد الأساسية المتبعة في الكويت لإعداد و(تفصيل) الأشرعة :

يقدر النوخذة طول قاعدة الشراع المطلوبة (الداسي التحتي) بأن يحدد عدد القطع «الشقق» التي يحتاج إليها (كل قطعة عرضها حوالي قدم ونصف وتسمى شقة وتأتي على هيئة لفة من القماش). ومما يساعده على ذلك معرفته لطول «الفرمن» الذي سيحمل مثل هذا الشراع. كما يحدد نوع الشراع المطلوب (العود أو السفديرة أو القلمي) وهذا كل ما يحتاج إليه مفصل الشراع من معلومات. ثم يبدأ العمل بأن يأخذ حبلا سميكا ويمده بعد أن يربط طرفه بمسمار على الأرض (كما في الصورة إلى الأعلى)، ثم يقيس عليه طولا معينا يساوي طول مجموع عدد القطع (الشقق) المطلوبة. فإذا كان الشراع هو «العود» ويحتاج إلى ٥٠ قطعة أو شقة فإن طول القطع يساوي ٨٢ قدما (٢٥ مترا). وهذا الحبل يسمى «الداسي التحتي». ثم يأتي إلى طرفه الأيسر ويثنيه بزاوية قائمة على حبل الداسي التحتي والى أعلى، ، ويقيس عليه طولا معينا ويثبته من كلا طرفيه بمسامير على سطح الأرض، وهذا الحبل يسمى «اليوش» وطوله حوالي ربع طول «الداسي الفوقي». وبعدها يبدأ العمل في حساب طول ميلان حبل «الداسي الفوقي» أو العلوي وزاويته كما يلي :





يأتي النوخذة بقطعة من قماش الشراع (لفة) ويمد طرفها أمامه ثم يقيس عرضها بواسطة خيط بعناية، ثم يقسمه إلى ثلاثة أقسام متساوية (وهذا ما يعرف بتفصيل الشراع على الثلث). ثم يضيف إلى الخيط مقدار الثلث بحيث يصبح طوله مرة وثلث عرض الشقة، ويضع طرف



الخيط الأول على طرف الشقة ثم يمده على طوله حتى يلامس مكانا ما على طرف الشقة الآخر ، ويترك علامة عند التقاء طرف الحبل مع جانب الشقة ، ويأتي بعد ذلك بالمقص ويقطع القماش على طول الحبل بحيث يصبح طرف الشقة مائلا ، محددا بذلك ميلان الشراع من أعلى (الداسي الفوقي أو العلوي) . وتوضع الشقة على طول اليوش بحيث تكون قاعدتها على الداسي التحتي وطرفها المقطوع بزاوية إلى أعلى ، ويؤتي بحبل الداسي الفوقي ويثبت طرفه عند اليوش ويمد بحيث يكون موازيا للطرف المائل للشقة . ويتوالى وضع الشقق بعد ذلك حتى يكتمل الشراع بعد أن تتم خياطة كل شقة مع الأخرى طوليا .

وأما تفصيل الشراع الآخر أو «السفديرة» فيفصل على الثلث أو على الربع ، ومعنى ذلك كما سبق هو أن يقسم





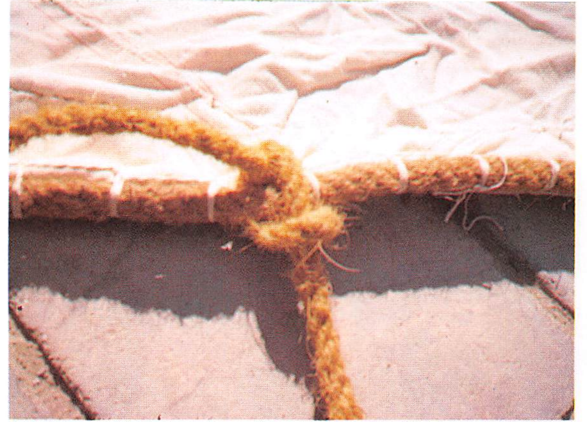


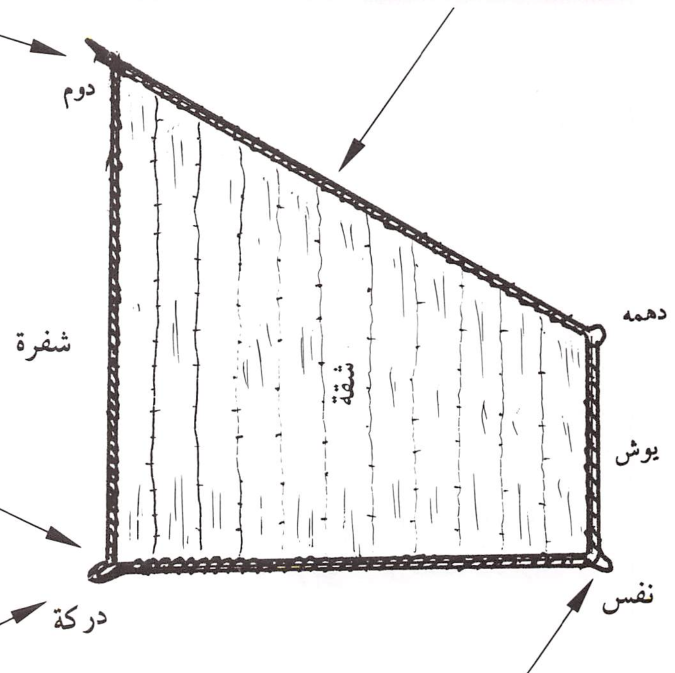


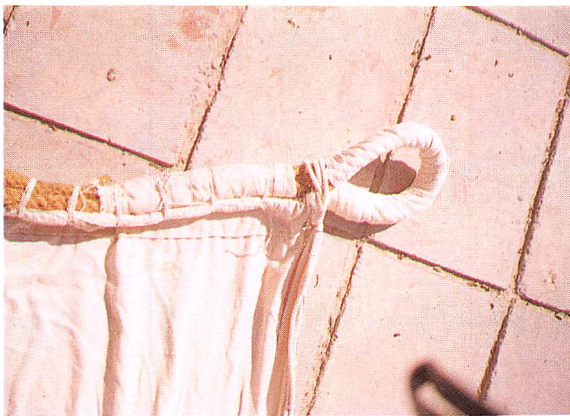


أطراف الشراع













الداسي الفوقي

شراع مفصل على النصف

شراع مفصل على الثلث

الشفره

على النصف = ٥٠ درجة

على الثلث = ٤٢ درجة

على الربع = ٣٨ درجة

شراع مفصل على الربع

اليوش

الداسي التحتي





الخيط المساوي لعرض الشقة إلى أربعة أقسام متساوية ثم يضيف إليها ربعاً آخر، ويعد هذا الخيط (أو المسطرة) بحيث يكون طرفه الأول عند بداية الشقة والآخر ملامسا لنقطة ما على الجانب الآخر.

وفيما يلي أنواع الأشرعة ونسبة الداسي الفوقي إلى التحتي (لكل من سفن السفر والغوص):

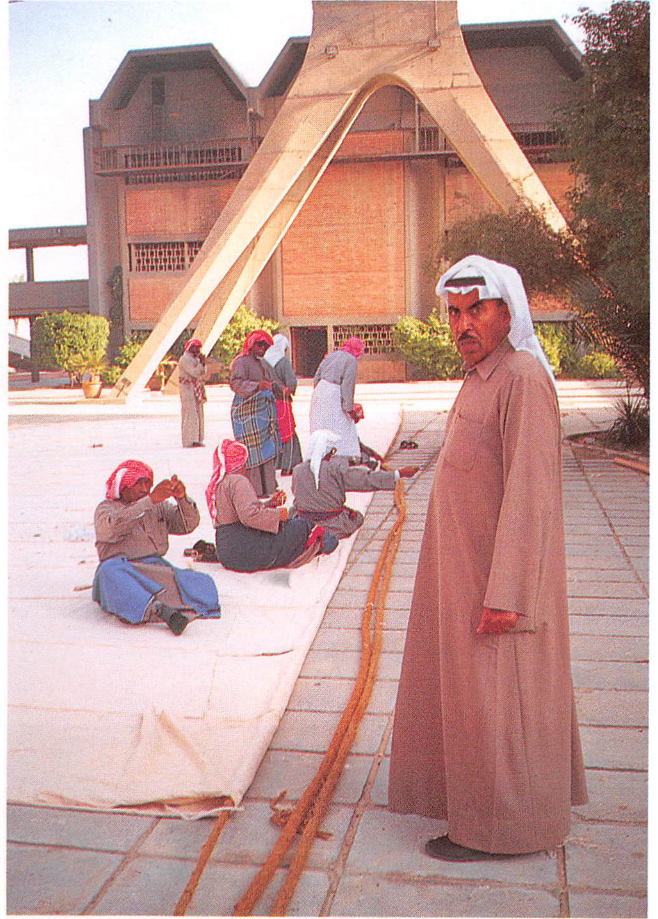
إلى أسفل: مجموعة من بحارة الكويت يخيطون شراعا «للمهلب الجديد» عام ١٩٩٧

إلى أعلى: قماش الشراع يجري مده على الأرض تمهيدا لخياطة أطرافه بواسطة بحارة الكويت عام ١٩٨٣ للبوم «المهلب»

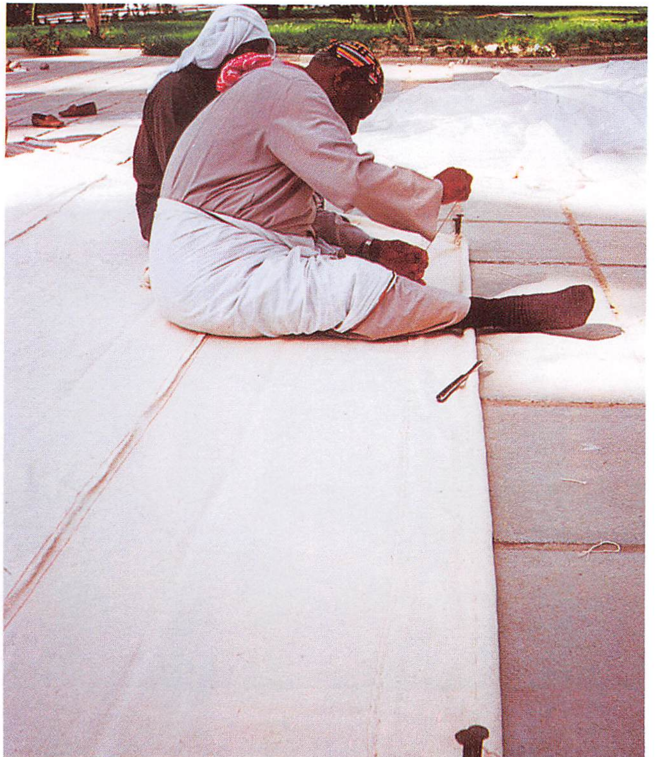






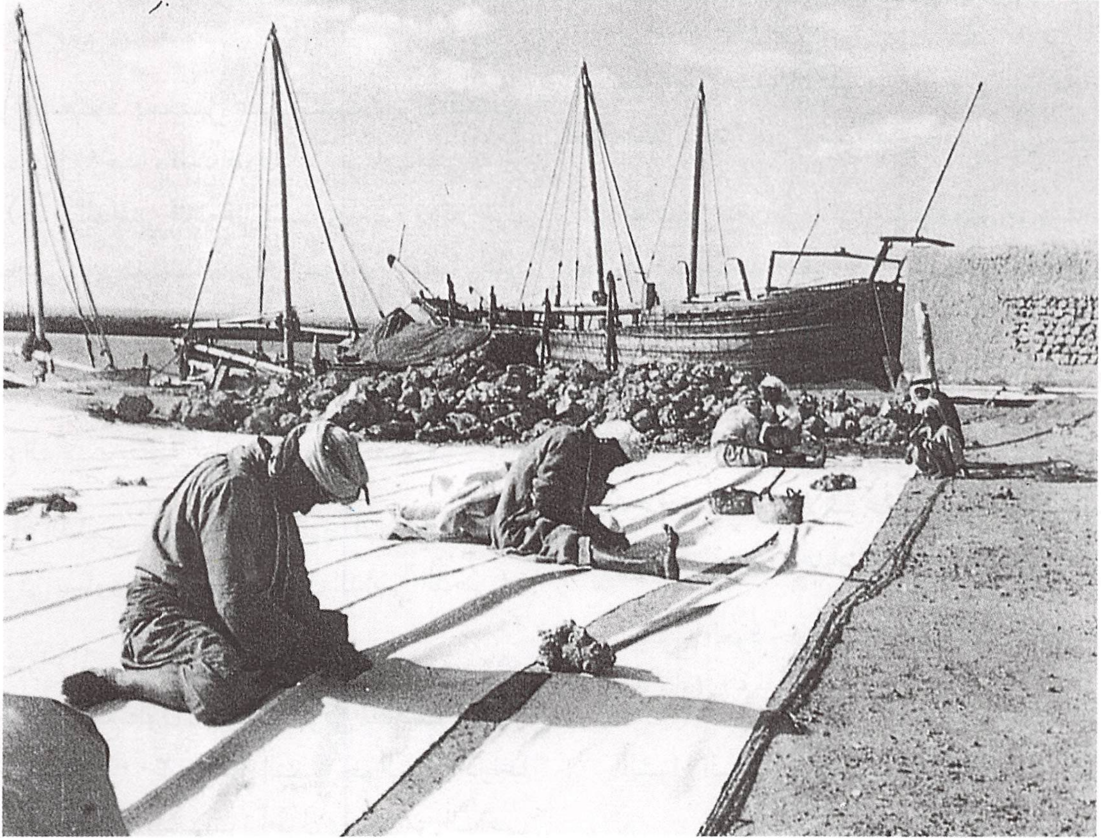












إلى أعلى بحارة كويتيون يخيطون شراعا على ساحل البحر في كويت الماضي ،
وإلى الأسفل بحارة آخرون يخيطون شراعا قرب أحد المنازل





سفن السفر البحري

الشـراع العـود يفـصل على الثلث (طول الداسي الفـوقي يسـاوي واحـدا وثلث طول الداسي التـحـتي)، أو على الربع (طول الداسي الفـوقي يسـاوي مـرة وربع طول الداسي التـحتي). وكذلك الشـراع السفديرة يفصل على الثلث (طول الداسي الفـوقي يسـاوي أربعـة أثلاث طول الداسي التحتي) أو على الربع.

الشراع التركيت يفصل على الثلث أو النصف.

الشـراع القلمي يفـصل على النصف (أي أن طول الداسي الفوقي يساوي مرة ونصف طول الداسي التحتي).

أما الشراع المسمى «الجيب» فلا يوجد له يوش وهو مثلث الشكل، ويبلغ طول الداسي الفوقي للجيب لسفينة متوسطة الحمولة (٣٠٠٠ مَنّ من التمر) حوالي ٣٥ ذراعا (٥٣ قـدمـا)، وتكون الشـفـرة أطول قليـلا من الداسي الفوقي.

وأما شراع «البومية» فهو أيضا يخلو من اليوش ويشبه المثلث المختـلف الأضـلاع الذي يكون أطول ضلع له هو الداسي الفوقي، ويكون أطول بصورة ملحوظة من أي من الطرفين الآخرين. وأما شـراع «القـابيـة» فلم يسـتـخدمـه الكويتيون إلا نادرا ويشبه في شكله شبه منحرف.

سفن الغوص

جميع الأشرعة تفصل على النصف ما عدا الجيب (يفصل على ثلاثة أرباع) نظرا لأن سفن الغوص تحتاج إلى المقدرة الكبيرة على الإبحار ضد اتجاه الرياح.

ملاحظة

الأصل في وجـود اليـوش هو تقـصيـر طول خـشـبـة الشراع (الفرمن) المستخدمة، ولكن يفضل بعض النواخذة تقصير اليوش قليلا حتى تستطيع السفينة الإبحار بصورة أفـضل ضـد اتجاه الريح. وكلمـا كـان عـمـود المقـدمـة في السفـينة «ميل صدر» أكـثر ميلانا على القـاعدة (واقف)، احتاجت السفينة إلى يوش أقصر، والعكس صحيح.

أما سفن الغوص على اللؤلؤ فعادة ما تستخدم صاريا أطول من قاعدتها (على خلاف سفن السفر البحري التي عادة ما يكون طول الصاري مساويا لطول البيص تقريبا)، كـما أن نواخـذة الغـوص يفـضلون اليـوش القـصيـر لكي تستطيع سفنهم الإبحار عكس اتجاه الريح.

وعـادة ما تكون الأشرعة المستخدمة في سفن السفر البحري مكونة من الأعداد التالية من الشقق:

الشراع العود حوالي ٥٠ شقة لسفينة متوسطة الحمل (٣٠٠٠ من).

الشراع السفديرة حوالي ٤٥ شقة.

الشراع التركيت حوالي ٣٥ شقة.

الشراع القلمي حوالي ٤٥ شقة.

ونذكـر على سبيل المثال المواصفـات التـالية للشـراع العود للسفينة المشهورة والمعروفة باسم بوم «الداو».

طول الدقل العود = ٥١ ذراعا (٧٧ قدما).

طول الداسي التحتي = ٦١ شقة (١٠٠ قدم).

طول اليوش = ١٥ ذراعا (٢٣ قدما).

وعـادة ما يكون طول اليوش لسفينة حمولتها ٣٠٠٠ مَنّ حوالي ١٣ ذراعا (١٩ قدما) ولسفينة حمولتها ٤٠٠٠ من حوالي ١٤ ذراعا (٢١ قدما).

طرق إنزال السفن إلى البحر

هناك طريقتان متبعتان في الكويت لإنزال السفن إلى البحر بعد الانتهاء من صنعها، وفيما يلي وصف لهاتين الطريقتين:



بيان مفيد في معرفة تفصيل الشراع السفديره شو طاره على
التربيع لا زياده اذا كان الشراع شيفي ٤٠ ربع ذالك
عشره تضاف على اربعين صح عب ٥٠ البوستش ربع ذالك
عب ١٢ والفرمن ذراع ٥ والشفره ذراع ٥٠ وان كان الشراع
كبير على التربيع لا كن اقصر من هدر الشراع قدر ذراع ازراع
والبوستش على حاله وكل الشراع واسب شفرته فقط القلمي
زايد في بوستشه واقصر من شفرته لاجل ارتفاع النيم واما
تفصيل الجيب يكون نظرب حق البوستش والاربن والشو طاره على
منتصف او ربع او ثمن واذا اردت ان تعرف الشراع كم ٣ ذراع
يكون تاخذ شفرت الشراع كم ذراع والبوستش كم ذراع اجمله جملة واحدة
ثم اخذ نصفه واضربه في عدد شجاييج الشراع وحاصل الضرب
هو عدد اذرع غزل الشراع كله مثلاً عدد الشراع شيفه ٤٠
بوستشه ذراع ٥٠ ظيف البوستش مع الشفره صح ذراع ١٠٠ اخذنا نصف الخمسين
ذراع ٢٥ ظربناها في عدد شجاييج الشراع اربعين شيفه صح حاصل
الظرب ذراع ١٠٠٠ على هذه الحاله

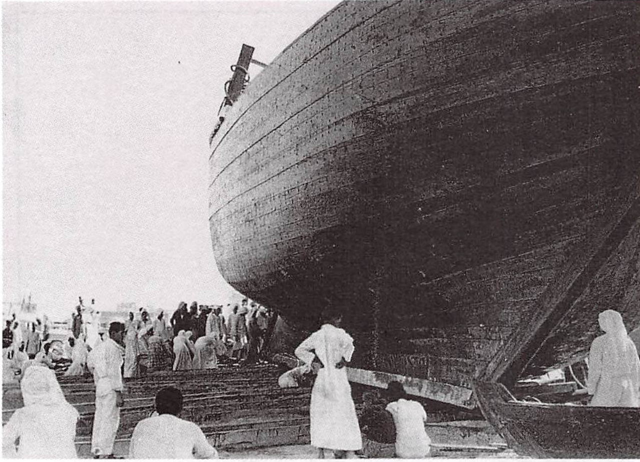
مثلاً الشراع شيفه ٤٠
مبلغه اذراع ١٠ صح عدد الذراع النصف ٥٠
ظربناها في عدد شجاييج الشراع ٤٠
صح عدد الظرب الف ذراع ١٠٠٠ بلوشنك

قاعدة تفصيل الشراع كما وردت في مخطوط لأحد نواخذة الكويت لم يذكر فيه اسمه

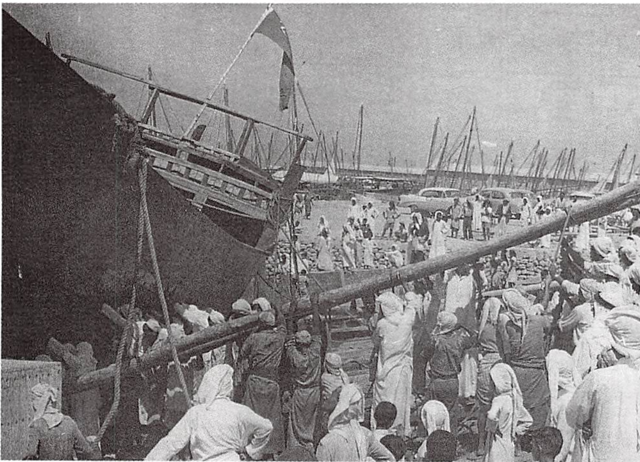


الطريقة الأولى

تستخدم هذه الطريقة عندما تكون السفينة بالقرب من الساحل، وبحيث تكون قاعدتها موازية للساحل. ويبدأ العمل بأن توضع مجموعة من قواعد السفن (الأبياص) تحت قاعدة السفينة بحيث تكون شبه متراصة وعمودية على قاعدة السفينة. ثم تجهز مجموعة من الحصران (جمع حصير) وتملأ بالرمل الجاف وتخاط على هيئة أكياس توضع تحت السفينة على جانبها الآخر غير المطل على البحر. وتزال الأعمدة التي تقف عليها السفينة على هذا الجانب فتتكئ السفينة على أكياس الرمل (بعد أن تثبت قطع من الأخشاب على طول الحملة أو جسد السفينة الخارجي وفي الوسط عند استدارتها). ويربط حبل في مقدمتها بحيث يمر تحت قاعدتها ويربط آخر في مؤخرتها ويمرر طرفا الحبلين في آلتين تسمى الدوار أحدهما في المقدمة وعلى مسافة منها والآخر في المؤخرة، ويكون الدوار مثبتا جيدا بالأرض. كما توضع مرساة كبيرة (باورة) على مسافة معقولة داخل البحر أمام السفينة وأخرى خلفها وتثبتان بالأرض وتربط في كل واحدة بكرة يمر فيها الحبلان المربوطان في مقدمة السفينة ومؤخرتها ويمرر طرفاهما بعد ذلك حول الدوار.

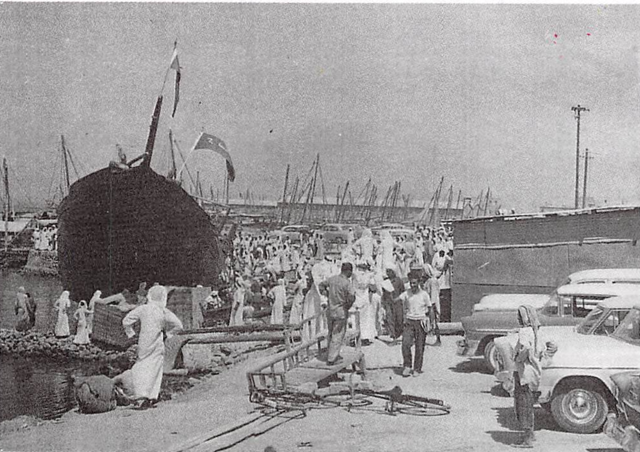


السفينة تتكئ على أحد جانبيها وتحتها مجموعة من «الأبياص»

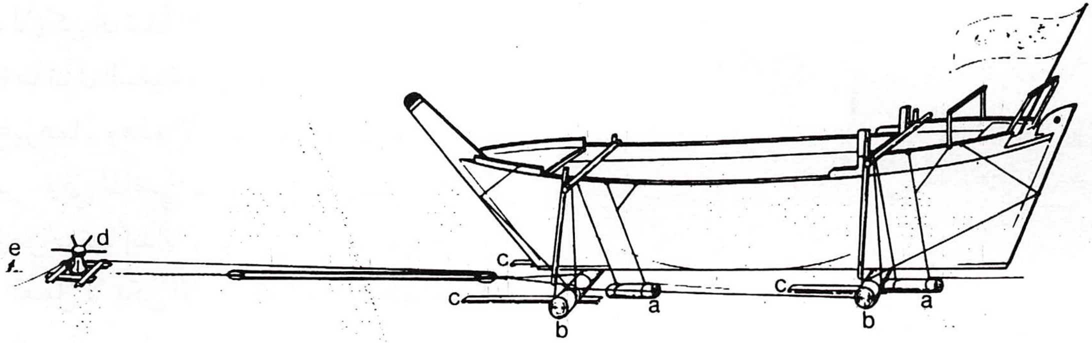


البحارة والقلاليف يدفعونها باتجاه البحر، وإلى الأسفل لحظة معانقة الماء لها

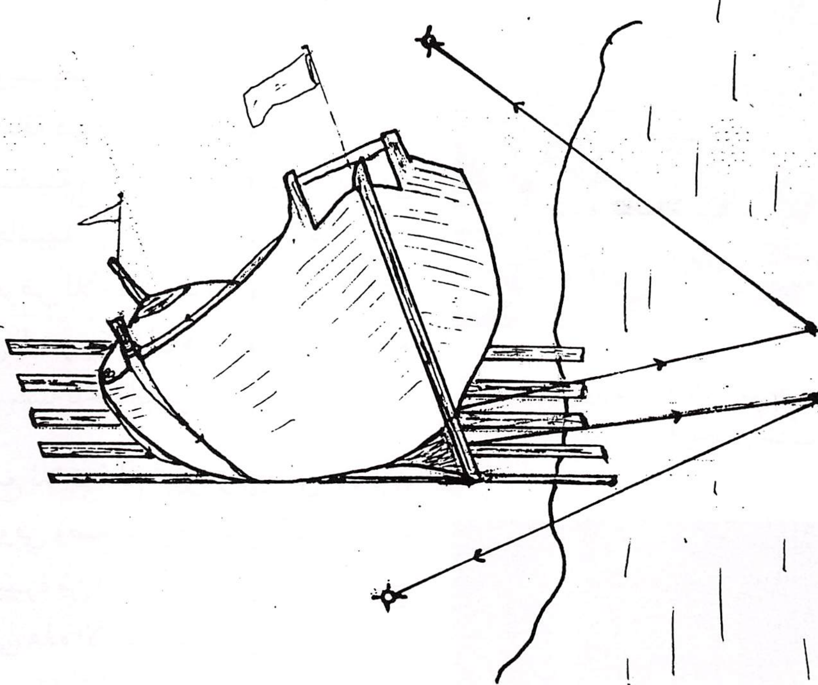
يبدأ العمل بتجمع البحارة والنواخذة والأهالي، ويأمر «الأستاد» بعض القلاليف بنشر الأكياس بالمنشار فيترك الرمل الأكياس جاعلا السفينة تتكئ ببطء على القواعد «الأبياص»، ويبدأ الرجال بلف الدوار الذي يلف بدوره الحبال فتنزلق السفينة على القواعد المطلية بالصل أو الشحوم الحيوانية (الودك) وغيرها، ومما يمنع جسدها من الخدش تلك القطع الخشبية المثبتة على طول حملتها. وما أن تصل إلى البحر حتى تميل إلى اليمين والشمال قليلا ثم ما تلبث أن تستقر رافعة جسدها بكل شموخ على سطح الماء.







إلى أعلى : طريقة العجام (عن Hawkins)



إلى أعلى : طريقة الاستلقاء الجانبي

طرق إنزال السفن في الكويت



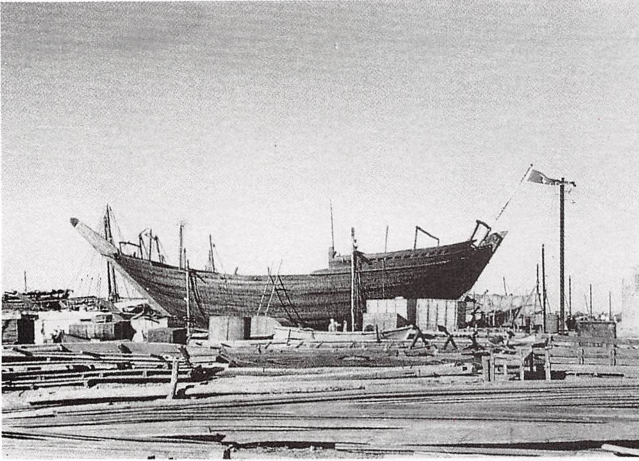
ملاحظة

يجب أن تكون القـواعـد (الأبيـاص) في وضع مـائل باتجاه البحر تسهيلا لانزلاق السفينة عليها. كما أن عملية الإنزال هذه لايمكن أن تبدأ إلا في حالة المد العالي (أقصى مد). وعادة ما تنزل السفينة وهي تخلو من آلتها مثل الدقل والسكان وغيرهما. وهذه الآلة توضع بعد أن تنزل السفينة إلى البـحـر. وفي الماضي كـان علم الكويت يرفع على مقدمتـهـا ومؤخرتها إيذانا بالبدء في إنزالها للبحر لأول مرة. وهذا العمل لا يمكن إلا أن يكون عملا جماعيا كان يشترك فيه الرجال من نواخذة وبحارة. وعادة مـا يلحق حفل الإنزال وليمة كبيرة يشارك فيها كل من حضر إنزال السفينة من الناس، يولمها صاحب السفينة لهم.

الطريقة الثانية

وتسمى في الكويت بطريقة «العجام» وتستخدم عندما تكون السفينة على مسافة كبيرة من ساحل البحر أو مواجهة له. وفيـهـا تكون السـفـينة واقفة على قـاعـدتهـا بدلا من استنادها على أحد جانبيها. وميزة هذه الطريقة هي حفظ جسد السفينة من التعرض للأخطار نظرا لطول المسافة التي تقطعها حتى تصل إلى البحر، كما أن هذه الطريقة ضرورية عندما تكون مقدمة السفينة باتجاه البحر.

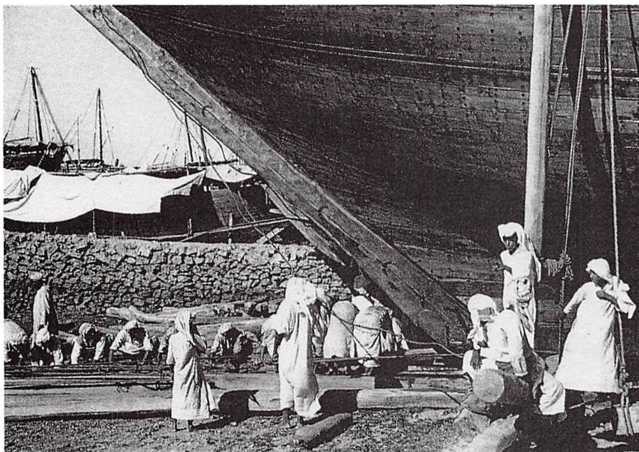
يبدأ العمل بوضع ثلاث قطع كبيرة وقوية من القواعد تحت قاعدة السفينة وفي وضع عـمـودي على القـاعـدة. ثم توضع ثلاث قطع كـبيـرة من الأخشـاب قـوية فـوق سطح السـفـينة بحيث تتكئ هذه الأخشـاب على جـانبي سطح السفينة، وبحيث تكون كل قطعة فوق القطعة السفلية تحت القاعدة وموازية لها تماما. ثم يربطان بالحبال بإحكام بحيث يكونان والحبال كالحزام الذي يحزم السفينة فلا تتمكن من الميلان إلى اليمين أو الشـمـال، بل تبقى في وضع رأسي قـائم. وتفـرش مـجـمـوعـة من الألواح الخـشـبـيـة تحت الأخشاب الثلاثة أسفل القاعدة وكذلك تفرش مجموعة



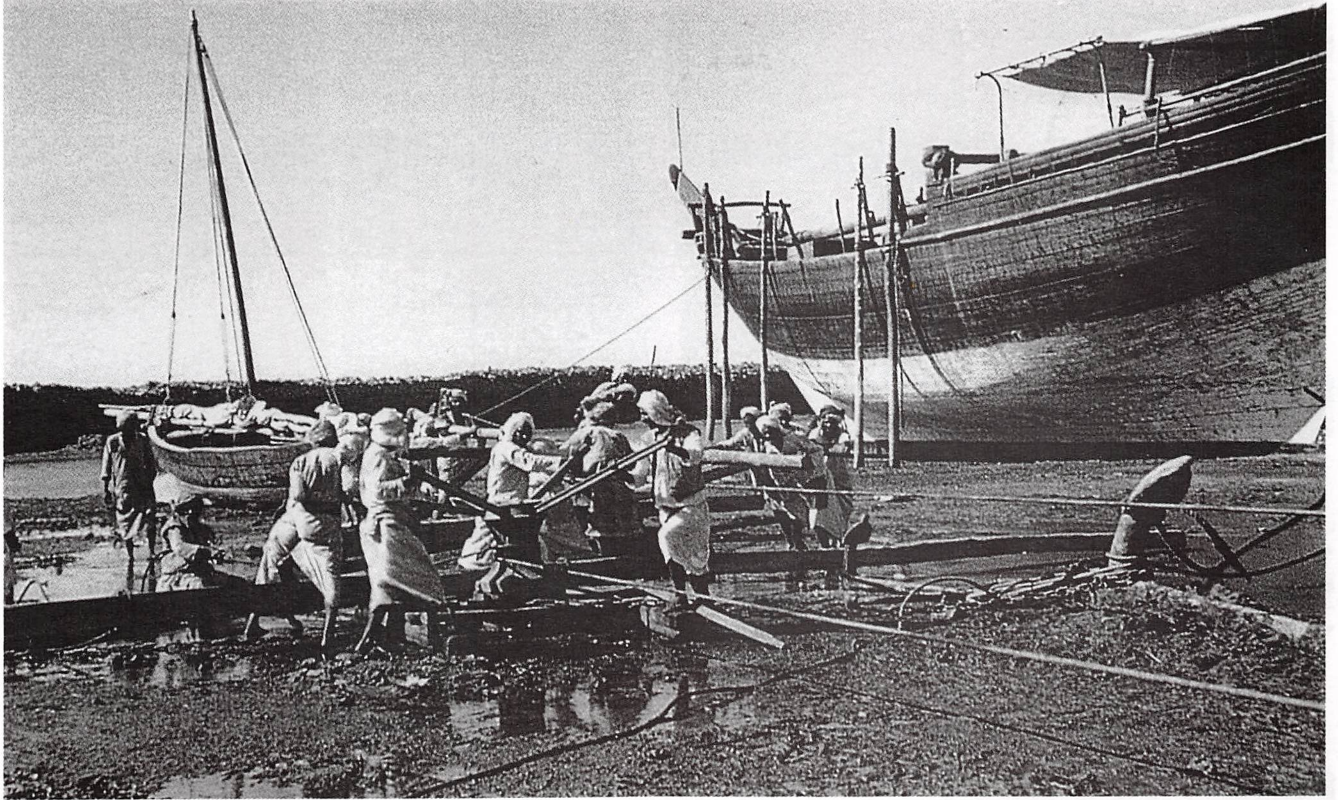
السفينة جاهزة للإنزال وقد رفع علم الكويت على مؤخرتها



القلاليف يضربون قواعدها بالدناكير حتى تنزلق للأمام بينما يفرش بعضهم ألواحا من الخشب أمامها







مجموعة من القلاليف الكويتيين يديرون آلة الدوار داخل النقعة لكي تجر السفينة إلى البحر عام ١٩٣٩

أخرى من الألواح أمامها وتدهن بالشحوم الحيوانية تسهيلا لانزلاق السفينة على هذه الألواح . ويمرر حبل سميك وقوي خلف السفينة بحيث يحيط بها من الأسفل كالحزام ثم يمر طرفاه في بكرة ذات فتحتين (فخذين) ثم يخرج من البكرة إلى الدوار أمام السفينة .

يبدأ القلاليف لف الدوار وتتحرك السفينة ببطء تبعا لذلك، وكلما تقدمت عدة أمتار فرش أمامها عدد من الألواح حتى تصل إلى البحر، بينما يقوم بعض القلاليف بضرب القواعد الحاملة للسفينة «بالدناكير»، وهي أخشاب قوية معلقة بجانبي السفينة وتساعد على تحريكها للأمام .

ملاحظة

لاتبدأ هذه الطريقة إلا عندما يكون البحر في حالة الجزر، ولقد استعيض عن الدوار هذه الأيام بسيارة مجهزة بآلة تقوم بسحب الأسلاك الحديدية المربوطة في السفينة .

هذه هي أهم الطرق التي استخدمت في الكويت والخليج بصفة عامة لإنزال السفينة إلى البحر، وهناك طريقة ثالثة يستخدمها الهنود على ساحل الملبار، وهي طريقة عملية وجيدة لإنزال السفن. وتتلخص هذه الطريقة بوضع ألواح من الخشب على الأرض تحت جسد السفينة الأيمن والأيسر، ثم توضع فوق هذه الألواح قطع أسطوانية من الأخشاب تسمى كل واحدة «كول» وعلى مسافات تقارب المتر الواحد بين الواحدة والأخرى. ثم توضع فوق هذه الأسطوانات قطعة ضخمة من الخشب تحت كل جانب من جانبي السفينة يسمى الواحد منها «بالوص» وفوقها توضع لفات من الحبال بحيث تدخل هذه الحبال بين الألواح وجسد «أو حملة» السفينة، وبذا تتكئ السفينة على هذه الحبال، ويمرر حبل حول قاعدتها ويربط بالدوار ثم



إلى أعلى : البوم «الغزير» يوم إنزاله إلى البحر في ميناء بيفور الهندي عام ١٩٨٣

إلى أسفل : البوم «فتح الخير» حين رفعه على الساحل بواسطة البالوص عام ١٩٩٥



يقوم البحارة بلف الدوار فتتجه السفينة إلى البحر وهي واقفة على قاعدتها وحتى تصل إلى وضع يسمح لها بالطفو على سطح الماء، كما يربط حبل في أعلاها ويمر حول عمودي القائم في مؤخرتها ويمسك به البحارة من الخلف حتى لا تندفع السفينة إلى الأمام بقوة. وتستخدم هذه الطريقة في حالة المد العالي أو في حالة الجزر.

تجهيز السفينة للسفر

بعد إنزال السفينة للبحر (داخل النقعة) ينتظر البحارة انحسار ماء البحر من حولها حتى يقومون «بتشوينها»، وهي عملية طلاء أسفلها بمادة هي مزيج من الجير وشحوم الأغنام تطبخ معا، ويطلى بها أسفل السفينة لحفظ ألواحها من التلف بواسطة القواقع التي تحفر بها حفرا حين الالتصاق بها.

وهذه العملية يقوم بها البحارة بقيادة المجدمي، وحين تتم يتجمع البحارة حول السفينة ويقومون بوصلة من الغناء والرقص يدعى محليا «بالسنجني»، وهو فن بحري معروف يصاحب «تشوين» السفن في الكويت. وعادة ما يتجمع حول البحارة لفيف من رجال وأولاد المنطقة التي شهدت إنزال السفينة فيها للاستمتاع بهذا الفن البحري الأصيل.

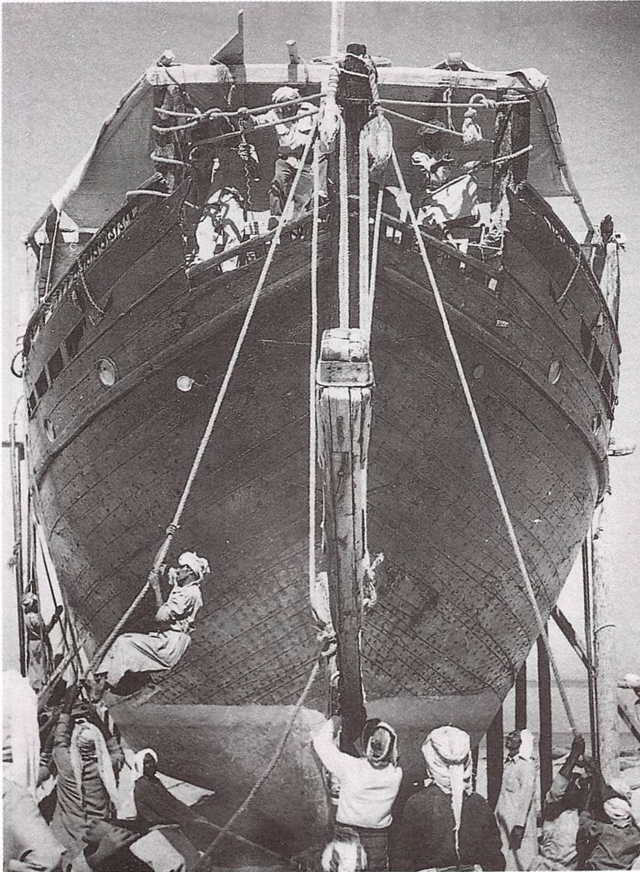
وقبل البدء في تشوين السفينة يتم رفع الدفة عليها وهي ما يسمى «بالسكان». ونظرا لضخامة الدفة فإن البحارة يرفعونها بواسطة نظام فعال من الحبال والبكرات تدربوا عليه منذ صغرهم، وتوارثته الأجيال عبر السنين.

وبعد ربط الدفة بالسلاسل مع عجلة القيادة، يقوم البحارة بسحب السفينة إلى خارج النقعة إلى الغرب من مدينة الكويت (بالقرب من ساحل الشويخ اليوم) حتى يتم إعدادها وتجهيزها نهائيا للسفر. وهذا يتضمن ربط العوارض التي ترفع الأشرعة (الفرامن) بالصواري، وهو ما يعرف محليا «بالكنخة». ولا يرفع الصاري الرئيسي



إلى أعلى: بحارة يقومون بطلاء أحد السفن بالشونة في النقعة في الكويت عام ١٩٧٩

وإلى الأسفل: طريقة رفع الدفة (السكان) في مؤخرة السفينة



فرمن
رويسي
بسّة
رويسي (قلمي)
بيوار (قلمي)
الجامعة
حبل اليوش
خماري
بيوار
عْمراني
برندة
شرْت
عْمراني (قلمي)
إلى أعلى الصاري
لوح الزبدره
دركة
سطح السفينة



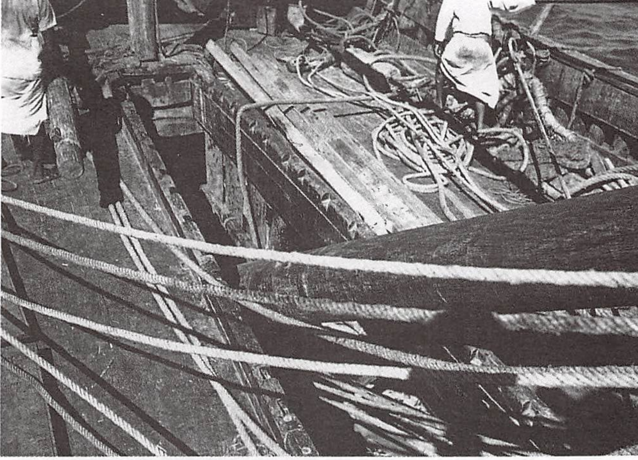
(العود) على السفينة إلا بعد أن تسحب خارج النقعة في المياه العميقة. وعادة ما تترك سفن الكويت الشويخ إلى شط العرب رافعة الدقل «القلمي»، ثم ترفع الدقل العود بعد شحنها بالبضاعة في طريقها إلى الهند أو اليمن. وأما طريقة رفع الصواري على السفينة فهو عمل جماعي وفني معا.

طريقة رفع الصاري على السفينة

ليس من السهل تصور الجهد والفن الذي يبذل لرفع صاري السفينة ووضعه قائما في مكانه فوق سطح السفينة في زمن لم تتوافر فيه الرافعات الآلية. لقد كان عملا يدويا محضا، وكان شاقا ولكنه كان أمرا عاديا بالنسبة للبحارة، فقد كانوا يعملون جماعة يساعدهم بحارة آخرون من سفن أخرى (فزعة)، وسنحاول فيما يلي وصف العملية قدر الإمكان.

يؤتى بالصاري الكبير (العود) بعد أن تكون السفينة طافية على سطح الماء ويرفع بواسطة الحبال بحيث يكون طرفه العلوي في اتجاه مؤخرة السفينة وطرفه السفلي (القاعدة) في اتجاه المقدمة، ثم يرفع فوق سطح السفينة بحيث يوضع مستندا على قطعة من الخشب مرتكزة على القائم الأيمن والأيسر تسمى «حاشيه» وفي وضع مرتفع عن سطح النيم، بينما تدخل قاعدته في داخل جوف السفينة وتستند على خشبة «الفلس».

وبينما يبدأ البحارة برفع مقدمة الصاري إلى أعلى يمسك البحارة قاعدته من أسفل بواسطة الحبال حتى لا يتجه إلى اليمين أو اليسار. وما أن يرتفع الصاري عن السطح (حوالي زاوية ٤٥ درجة) حتى يربط به الصاري الصغير «القلمي» ثم يرفع وينزل في مكانه. أي أن الصاري الكبير يستخدم كالرافعة لرفع الصاري القلمي ووضعه في مكانه، بعد ذلك يتم رفع الصاري العود حتى يصبح قائما ثم مائلا قليلا إلى الأمام كما هو الوضع النهائي للدقل العود. وفي هذه الأثناء يتأكد البحارة من أن قاعدة الصاري قد دخلت في الوادرة أو الدواة داخل الفلس، ثم تربط الحبال التي تشد الدقل وتمسكه في مكانه بإحكام، وعددها ٧ حبال، ثلاثة حبال على كل جانب، وآخر يشد مقدمة



إلى أعلى قاعدة الصاري تدخل في خن السفينة
وإلى الأسفل: البحارة يثبتون الصاري فوق سطح السفينة

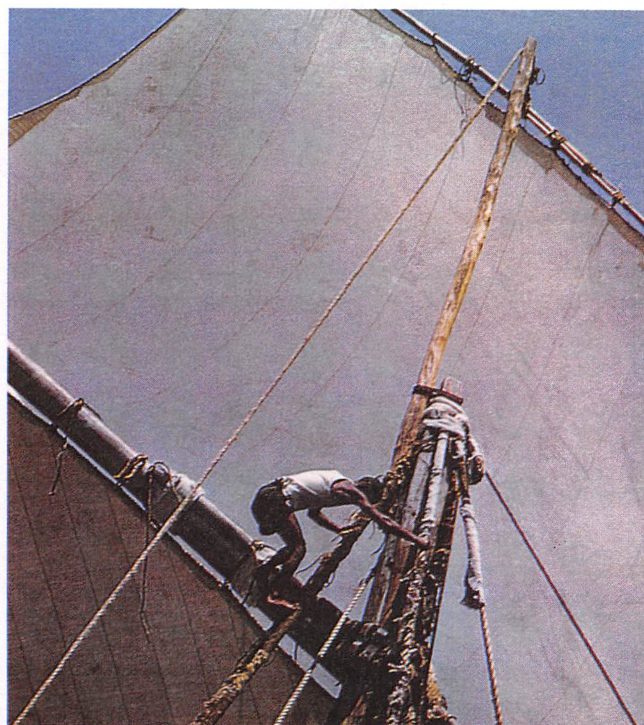




© N.M.M.

إلى أعلى : بوم كويتي «ساقب» الدقل القلمي وخازر الدقل العود ، وإلى اليسار : بغلة رافعة شراع العود وشراع القابية ، وإلى الأسفل : دقل شراع القابية وطريقة رفعه (عن Codari)







إلى أعلى : سفينة كويتية ترفع الصاري
العود بعد أن رفعت الصاري القلمي .



وإلى اليسار : الكنخة أو موضع اتصال
الفرمن بالصاري







إلى أعلى : بحارة الكويت يعدون القفافي التابعة للبوم «المهلب الجديد» عام ١٩٩٧





إلى أعلى : بحارة الكويت يعدون الحبال التابعة لـ «المهلب الجديد»

إلى أسفل وعن اليمين : إعداد السلم الخشبي وعن اليسار حبل «الدركة»







رسم مجسم للبوم السفّار الكويتي وقد شحن بأكياس التمر

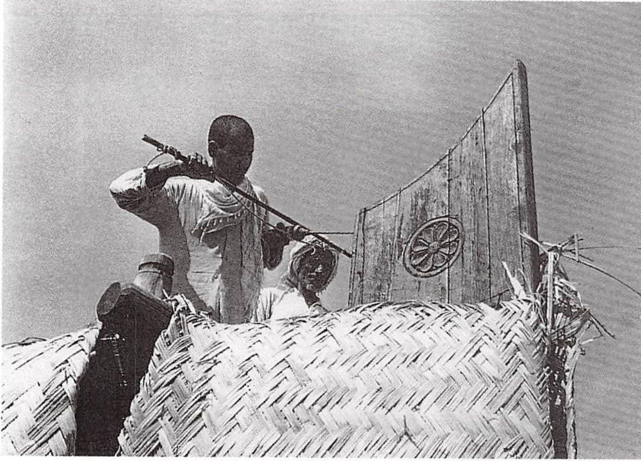
الصاري بمقدمة السفينة. كما يربط الصاري «بالعبد» وهو العمود القائم أمامه فوق سطح السفينة.

إصلاح السفن وصيانتها (الدركال)

لم يكن صناع السفن في الكويت والخليج مجرد مصممي سفن، ولكن هناك من برع منهم أيضا في إصلاح السفن وصيانتها. نذكر على سبيل المثال الأستاد جاسم بن راشد الذي كان يلقب «بالدختر» أو الطبيب نظرا لأنه يشخص الوهن الذي يطرأ على السفينة ويقوم بإصلاحها أو دركلتها حتى تغدو وكأنها سفينة جديدة. كذلك هناك الأستاذ جاسم عبدالرسول الذي قام بإصلاح وصيانة البوم الشهير «المهلب» حتى أصبح وكأنه قد صنع من جديد. كما أن الأستاذ جاسم الصباغة وغيره كانوا يعملون في الليل والنهار في إصلاح السفن في الموانى أو «النقع». ومن آخر هؤلاء الصناع اليوم الأستاد حسن عبدالرسول الذي مازال يعمل في «عمارته» في منطقة الدوحة في الكويت.

ومن أهم أعمال الصيانة التي كان يقوم بها هؤلاء الصناع إصلاح قاعدة السفينة (البيص) أو استبدال أخرى جديدة بها دون المساس بجسد السفينة، كما أنهم يقومون باستبدال عمودي المقدمة والمؤخرة (ميل صدر وميل تفر) وكذلك استبدال الألواح الجانبية للسفينة التي أصابها الوهن، هذا بالإضافة إلى قلفطة السفينة وسد الفتحات بين الألواح واستبدال المسامير القديمة المتآكلة بأخرى جديدة. ولهذا يقال- وبحق - إن السفن الخليجية لاتموت ولكنها تتطور، وقد تعمر السفينة نتيجة لذلك ما بين ٤٠ إلى ٥٠ سنة وربما أكثر في بعض الأحيان.

وهناك عمل آخر برع فيه صناع السفن الكويتيون وهو زيادة طول السفينة أو تغيير شكلها نهائيا. وفي الكويت هناك الكثير من سفن نقل الماء أو سفن الغوص على اللؤلؤ التي حولت إلى سفن للسفر (قطاطيع) وذلك عن طريق إطالتها (أو عضاي السفينة كما يسمى محليا) أو إعادة



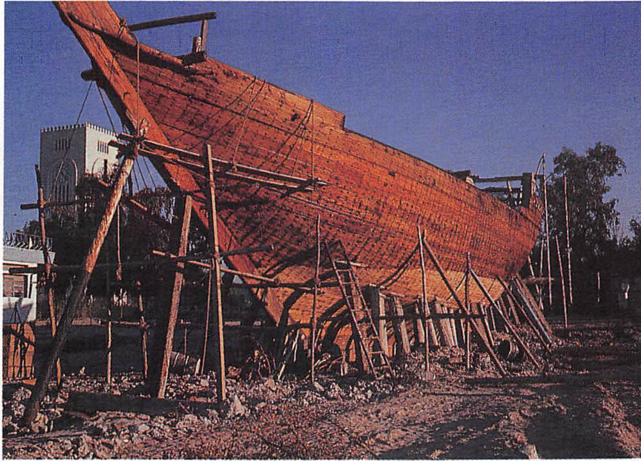
قلاليف كويتيون يقومون باصلاح أحد السفن من نوع الجالبوت





إلى أعلى الأستاد جاسم عبد الرسول يقوم بإصلاح البوم «المهلب» وإلى الأسفل قلاليف كويتيون يقومون بإصلاح سفينة في الكويت .



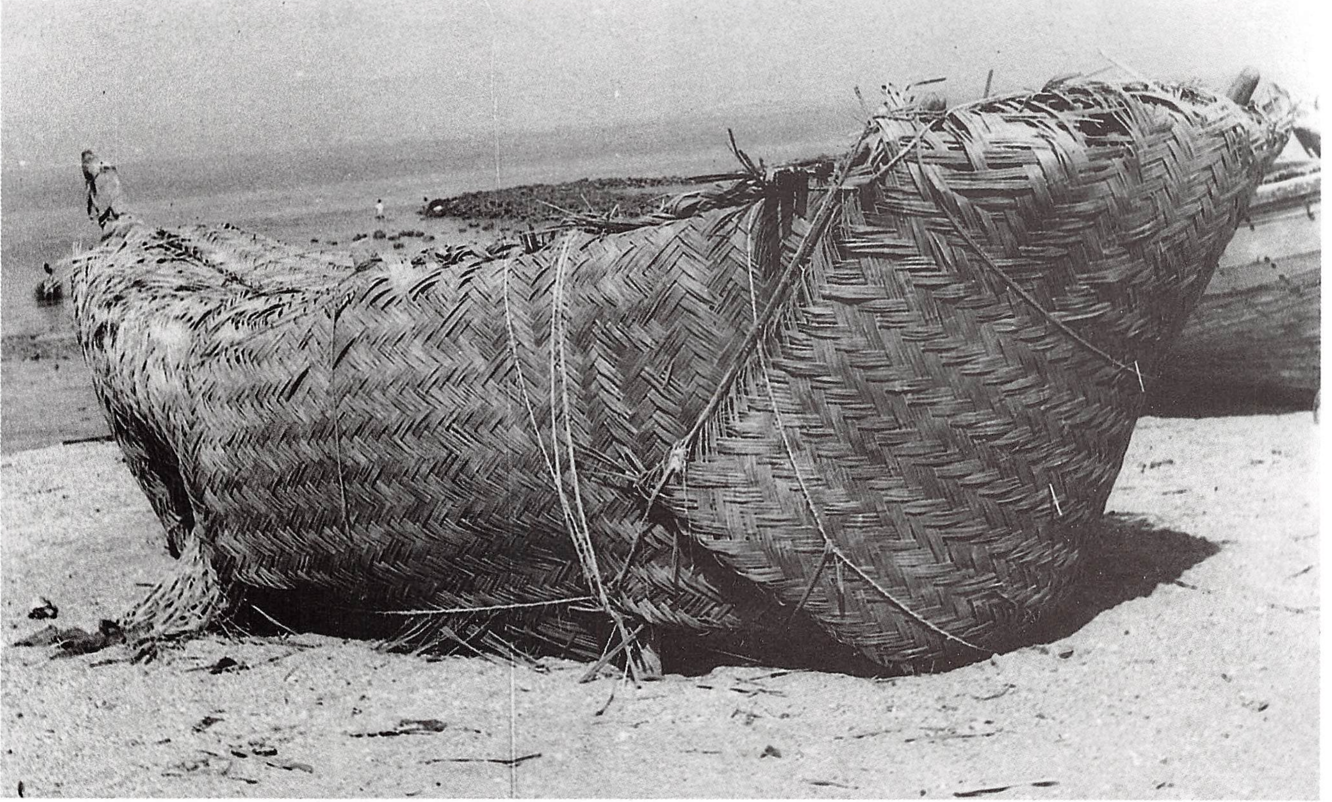


تشكيل مؤخرتها. ولعل المثال المشهور المعروف في الكويت هو إطالة (أو عضاي) سفينة الغوص المعروفة «بالبتيل» والتي حولها الأستاد عيسى بن حمود إلى بتيل أطول مما كانت عليه وأكثر اتساعا للبحارة. وبعد ذلك أجرى تعديل جديد على هذه السفينة فتغيرت مؤخرتها ومقدمتها وأصبحت سفينة من نوع البوم واستخدمت في القطاعة داخل الخليج.

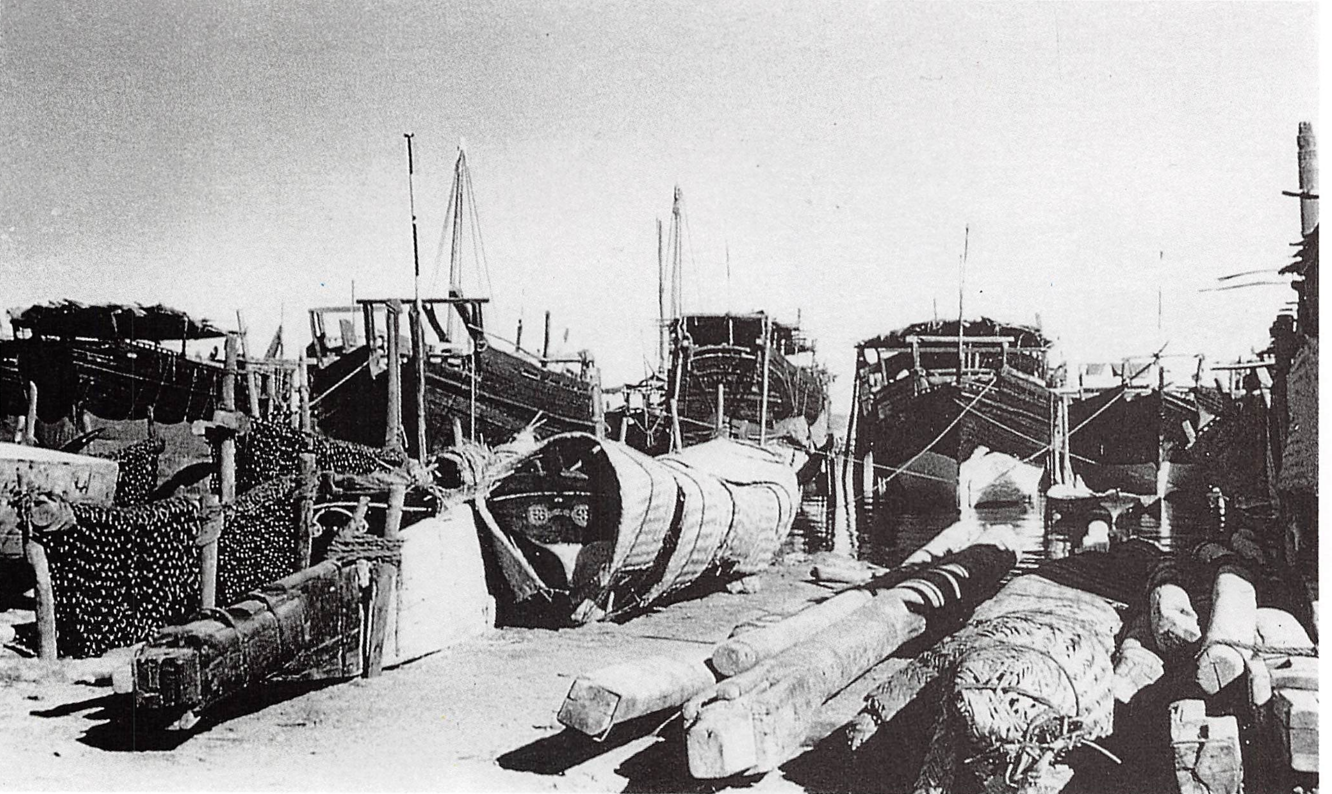
ومن القصص التي تروى في مجال إصلاح السفن في الكويت قصة السفينة «المثنى» التي اصطدمت بشعاب مرجانية قرب جزيرة مصيرة العمانية فانشقت مقدمتها (البيص) وكاد أن يدخلها الماء لولا مهارة البحارة في سد الفتحات حتى وصلت الكويت ورست في إحدى «النقع» تنتظر إصلاحها وإبدال قاعدتها. ويروي الأستاد حسن عبدالرسول الذي كان أحد الصناع الذين تجمعوا لإبدال قاعدة هذه السفينة، أنهم كانوا يعملون ليلا فقط نظرا لأن

إلى أعلى : البوم المهلب حين صيانته عام ١٩٨٣

إلى أسفل : بعض السفن في النقعة يجري «دركلتها» وإعدادها للسفر في كويت الماضي



إلى أعلى : جالبوت مغطى بالحصران (المنقور) لحمايتها من الشمس ،
وإلى الأسفل حماية آلة السفينة من حرارة الشمس في كويت الماضي







المد كان عاليا في النهار، وكانوا يعملون في ضوء مصابيح الجاز اليدوية، وتحتهم الأرض طينية لينة بحيث كان الواحد منهم يغوص حتى منتصفه في الطين. ولما كانت هذه السفينة جديدة ولم يمر على صنعها أكثر من سنة أو اثنتين، فقد كان عملا مرهقا في قطع المسامير التي تثبت القاعدة بالعطف الداخلية للسفينة، ولكن العمل تم بعد حوالي عشرين يوما، وأبدلت القاعدة بأخرى جديدة (وقد كان طول القاعدة حوالي ٦٥ قدما).



صيانة البوم فتح الخير

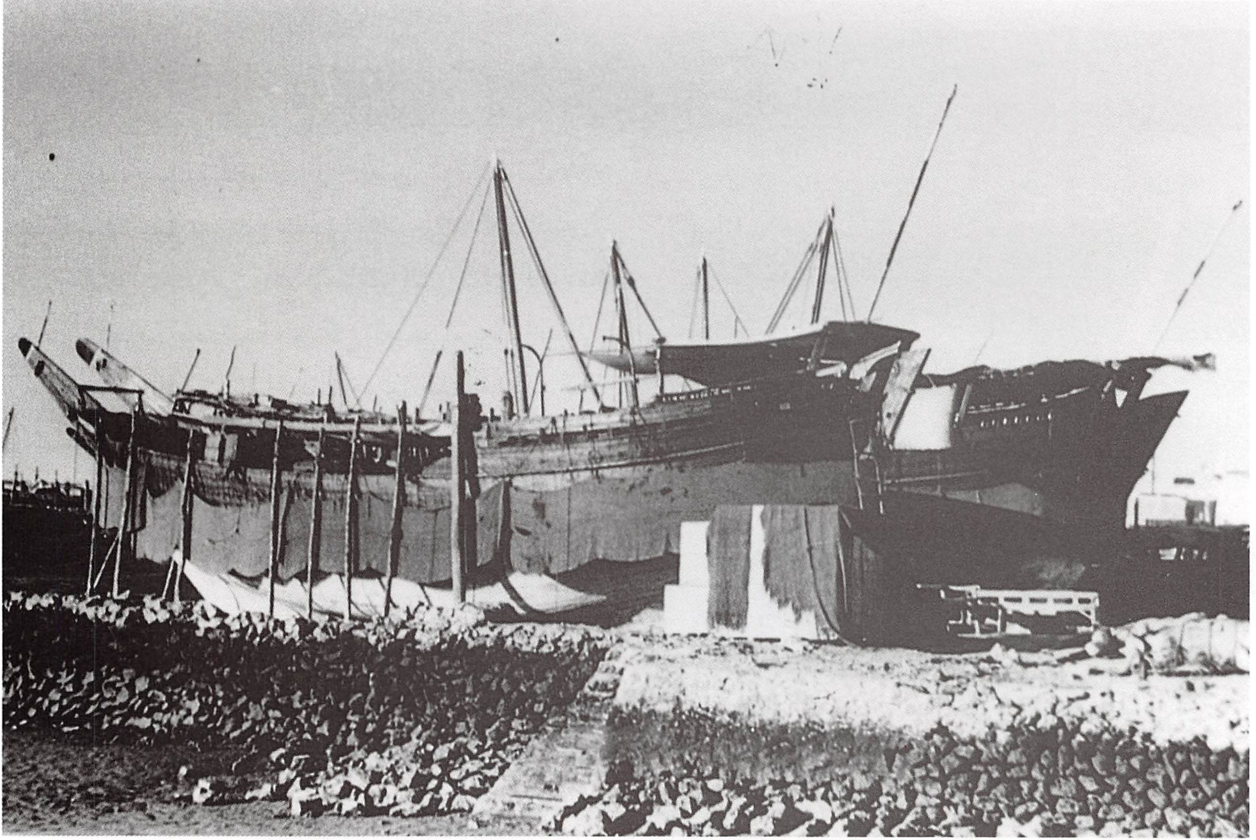
«فتح الخير» سفينة شراعية من نوع البوم السفّار صنعت في الكويت عام ١٩٣٨ واستخدمت في النقل الشراعي الكويتي حتى أوائل الخمسينيات حيث بيعت إلى أحد التجار في ميناء كنج الإيراني. وفي عام ١٩٩٤ تم شراؤ ها وإعادتها إلى الكويت بوساطة مؤسسة الكويت للتقدم العلمي. وحين وصلت إلى الكويت قام بإصلاحها وصيانتها صانعها الأستاد المرحوم علي عبدالرسول وأخوه الأستاد حسن عبدالرسول، وهي تقف اليوم في معرض السفن الشراعية الكويتية التابع لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي كشاهد على تراث الكويت البحرى، وعلى مهارة صناع السفن الكويتيين وعلى مقدرتهم على صيانة السفن وإصلاحها.

ولا يقتصر عمل هؤلاء الصناع على صيانة السفن الكويتية، بل إن هناك العديد من السفن الإيرانية والسفن العمانية التي كانت تتوقف في الكويت لصيانتها قبل دخولها شط العرب لنقل التمور.



إلى أعلى وعن اليسار: البوم «فتح الخير» يجري ابدال ألواحه القديمة بأخرى جديدة، وإلى الأسفل منه الأستاد حسن عبد الرسول الذي قام بصيانة هذه السفينة، ثم «فتح الخير» بعد أن تمت صيانته.





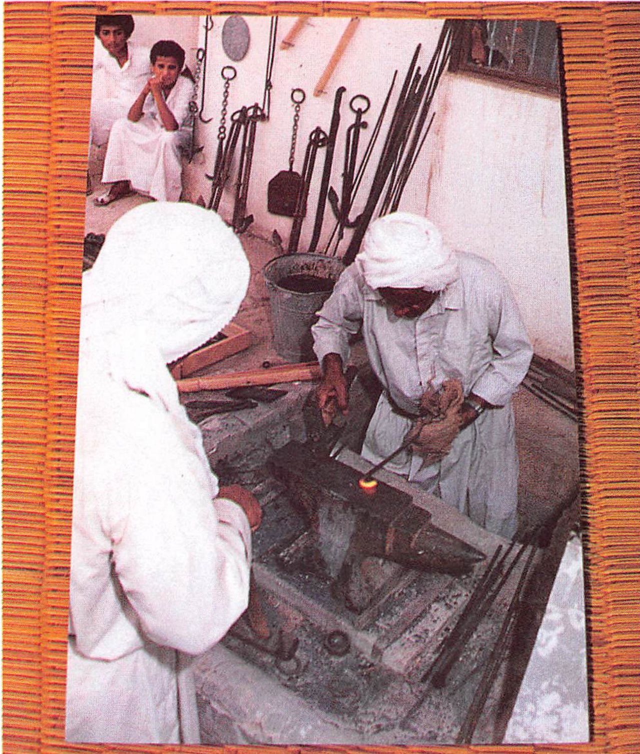
© N.M.M.

إلى أعلى : أبوام كويتية في النقعة وقد غطيت جوانبها لحمايتها من الشمس

إلى أسفل : بحارة كويتيون يحملون شراعا إلى أو من أحد «العماير» على الساحل







إلى أعلى : آخر ما تبقى في الكويت اليوم من دكاكين لبيع المواد اللازمة لصيانة وإصلاح السفن على ساحل الخليج بالقرب من وزارة التخطيط . ويظهر عن اليمين : الحاج عبداللطيف الحمر وعن اليسار الحاج حسين الحداد ، وإلى اليسار : حداد في مدينة الكويت القديمة



الفصل السادس

صناع السفن الكويتيون

صناع السفن الكويتيون

لم يكن لصناعة السفن الشراعية في الكويت أن تنمو وتزدهر لولا وجود طائفة من صنّاع السفن المهرة من ذوي الأصول العربية، والذين زخرت بهم موانى الخليج وبخاصة مدينة الكويت. هؤلاء الرجال ورثوا حرفة وتراثا أصيلا أبا عن جد، وعملوا منذ الصغر بعزم وثبات مع آبائهم في مواقع العمل حتى تشربوا أساسيات هذه الحرفة الفنية الصعبة والشائكة، فغدوا بحق صناعا يمكن الافتخار بهم على مستوى عالمي، وليس فقط محليا أو خارجيا. ولعله من الممكن تحديد ثلاثة أجيال من صناع السفن الكويتيين، أو (الأستادية) كما يطلق عليهم في الخليج. أما الجيل الأول فهم الرعيل الأول من الصناع الذين قدموا إلى الكويت من البحرين ومسقط وغيرها من موانى الخليج فأحضروا معهم خبراتهم الطويلة في صناعة السفن الشراعية الخليجية. هؤلاء الرجال لا يعرف الكثير عنهم في هذه الأيام، ويمكننا أن نحدد منتصف القرن التاسع عشر كآخر سنوات حياتهم.

ولم يكن هؤلاء الرجال يصنعون البوم السفار، ولكنهم اشتهروا بصناعة البغلة وسفن الغوص على اللؤلؤ، وصيد الأسماك وسفن النقل الساحلي والخليجي، التي كانت تصنع بمحبة وإتقان بمعدل لوح واحد أو اثنين في اليوم. وكانت سفنهم، وبخاصة البغلة، آية في الجمال والإتقان. ولقد تتلمذ على هؤلاء الصناع جيل آخر من الصناع الكويتيين استمر من منتصف القرن التاسع عشر حتى الثلث الأول من القرن العشرين، وبذلك يكون هؤلاء من جيل المخضرمين حيث إن بعضهم صنع العديد من البغال والأبوام كذلك، ولمع منهم أفضل ما عرفته الكويت من صناع سفن. ولقد عرف هذا الجيل المخضرم بإتقان العمل، كما كانوا يصنعون السفن كبيرة الحجم للسفر إلى الهند وأفريقيا تلك التي تصل حمولتها أحيانا إلى ٤٠٠ طن. ولقد أكمل هذا الجيل إعداد الجيل الثالث والأخير من صناع السفن الكويتيين وتدريبهم، وهو الجيل الذي امتاز بالسرعة في إنجاز العمل وبجمال الصنعة إضافة إلى حرصه على بناء السفن ذات القدرات الملاحية الجيدة، وارتقى أفراده بالصناعة حتى عرفت الكويت بفضلهم أنها البلد الذي يصنع البوم السفار، كما لا يصنعه بلد سواها. كما صنعوا اليخوت الجميلة لحكام الكويت، والسفن ذات المحركات (اللنجات) وسفن الغوص على اللؤلؤ وجميع أنواع السفن التي صنعت في الكويت ماعدا البتيل والبغلة، التي أثبت البوم السفار أنه أفضل منها استخداما في البحار المتلاطمة، وأقل تكلفة وأسرع إنجازا. ولقد تفنن هذا الجيل الأخير في صنع البوم السفار حتى بلغ على أياديهم حد الكمال. ويجدر بالذكر أن هؤلاء (الأستادية) اعتمدوا في عملهم على مجموعة من القلاليف الكويتيين الذين يعدون بحق أفضل قلاليف الخليج قاطبة من حيث الخبرة وإتقان العمل، وكأن كل سفينة يبنونها هي ملك لهم. ولقد كان العمل يتم سباقا وتنافسا فيما بينهم فلا يشعرون بانتهاء يومهم الطويل (منذ شروق الشمس وحتى الغروب) إلا بعد سماع أذان المغرب ينطلق من فوق المآذن المنتشرة على ساحل مدينة الكويت. ولسوف نذكر بإيجاز على الصفحات التالية نبذة عن كل واحد من هؤلاء الصناع (الأستادية) الكويتيين من الجيلين المخضرم والأخير.

أما الجيل الأول من هؤلاء الصناع فليس بالإمكان حصر أسمائهم نظرا لعدم وجود توثيق لهم، لذا فما يذكر من أسماء بهذا الخصوص ليس إلا قليلا من كثير من هؤلاء الصناع الذين كان لهم الفضل الأكبر في تدريب من جاء بعدهم.



جيل المخضرمين

حجي سلمان الأستاد

علم من أعلام هذه الصناعة، وأحد أفضل صانعي السفن من جيل المخضرمين، صنع بعضا من أفضل وأشهر «خشب» الكويت مثل بوم «بن رشدان» وبوم «ولد مبارك» وبوم «النامسة» وبوم «موافج» و«حولي» وغيرهم. وكان كبار تجار الكويت يحرصون على أن تكون بعض سفنهم من تصميمه وصنعه. ومات ولم يقل الطلب عليه وعلى فنه، ولم تزدد سمعته إلا علوا وتقديرا، وترك جيلا من الصناع درب بعضهم على أصول الصناعة فأصبحوا بدورهم «أستادية» مشهورين في صناعة السفن الكويتية.

ولد حجي سلمان في الكويت حوالي عام ١٨٤٠، ولم يعرف من علّمه فنون الصناعة، ولكنه تعلم بلا شك المبادئ الأولية من الصنّاع الذين سبقوه، وكان ذلك كافيا لجعل النوخذة الكويتي أحمد بن ناصر يصحبه معه في سفينته أثناء السفر. ولاشك في أن النوخذة أحمد بن ناصر لاحظ النبوغ على الشاب سلمان وخبره في شتى الظروف، وهذا ما جعله يطلب منه حين عودتهما للكويت أن يصنع له بغلة جديدة. لكن حجي سلمان فوجئ بالطلب ورد بأنه لم يصنع بغلة من قبل، وربما كان الأمر عسيرا عليه. لكن النوخذة ابن ناصر أصر على أنه في استطاعته ذلك، وقدم له عربونا لبدء الصناعة. لكن حجي سلمان طلب مهلة لكي يتشاور مع غيره من القلاليف، الذين سرعان ما شجعوه على البدء بالعمل ووعدوه بالمساعدة.

جمع حجي سلمان عددا من القلاليف وبدأ في مد قاعدة السفينة ثم الأميال وبعدها بدأ جسد السفينة في التكّون، ثم بدت الرقعة جميلة بزخارفها وشبابيكها الخمسة. وبعد عدة أشهر كانت جاهزة للإنزال إلى البحر، وكان إعجاب النوخذة أحمد بن ناصر بها كبيرا.

وبعد أن تم بناء هذه البغلة بدأت سمعة سلمان الأستاد تطرق آذان كبار النواخذة والتجار الكويتيين، وبدأ الطلب عليه يزداد لصنع البغال لهم. وحينما قل الطلب على البغال بعد أن حل البوم محلها، بدأ حجي سلمان في صنع الأبوام. وحدث أن سمع عنه التاجر الكويتي حمد الصقر فأوصاه أن يصنع له سفينة من نوع البوم (ابن رشدان)، التي أثبتت أنها إحدى أفضل السفن التي صنعت في الكويت من نوع البوم أو في غيرها من الموانى الخليجية الأخرى.

وبعد أن صنع «ابن رشدان» طلب منه التاجر حمد الصقر أن يصنع له بوم «النامسة»، كما قام بصنع بوم «موافج» للعثمان، وبوم «حولي» للعسعوسي، وكان عمره عندما صنع «ابن رشدان» يقارب خمسين عاما. واستمر حجي سلمان في صنع «الأبوام» وسفن الغوص مثل السنابيك والجوالبيت وغيرها وكلها جديرة بالشهرة والإعجاب. وكان آخر سفينة صنعها بوم «ولد مبارك» الذي قال عندما كان يصنعه إنه آخر سفينة يصنعها، وعندما سافر «بوم ولد مبارك» في رحلته الأولى إلى شط العرب توفي حجي سلمان الأستاد. ويكفي هذا الأستاد شهرة أن كل من رأى «بوم ولد مبارك» من النواخذة والأستادية قال عنه إنه من أفضل ما يمكن أن يصنع من الأبوام.

يوصف حجي سلمان الأستاد بأنه رجل طويل وله لحية بيضاء قصيرة، وكان يلف الغترة على رأسه ويمشي على طول الساحل والخيط في يده والطباشير في جيبه، يضع العلامات للقلاليف، وينتقي لهم الألواح المناسبة، ويصمم أكثر من سفينة في نفس الوقت. وكان التاجر حمد الصقر ينزله منزلة خاصة ويكرمه ويخصص له وجبة إفطار في ديوانه كل يوم عندما كان يصنع السفن له. ويروي الأستاد علي عبدالرسول أنه في ذات مرة وبينما كان حجي سلمان يقوم بصنع بوم «ولد مبارك» أقبل عليه حمد الصقر وسأله عما إذا كان في استطاعته أن يقوم بقطع وتجهيز

«الصوارات» أو الأعمدة التي يرتكز عليها سطح السفينة، قبل أن يكتمل بناء جسد السفينة الخارجي، فأجابه حجي سلمان بالإيجاب مع أنه ليس من السهل على أي صانع أن يصمم بناء جسد السفينة بواسطة النظر بحيث يطابق عرض السفينة لطول الصوارات التي أعدت مسبقا. وما أن اكتمل بناء السفينة حتى طلب حجي سلمان من القلاليف إحضار الصوارات ووضعها في أماكنها، ولقد كانت دهشة التاجر حمد الصقر وغيره كبيرة عندما كان طول كل واحد من الصوارات بحسب عرض السفينة تماما.

درب حجي سلمان صناعا أصبحوا فيما بعد من كبار صناع السفن الكويتيين، مثل ابنه أحمد بن سلمان والأستاد عبد الله بن محمد وابنه الأستاد محمد بن عبدالله. وفي سنة تسمى في تاريخ الكويت «سنة الوهم» حيث اجتاح المدينة وباء الطاعون (١٣٣٦هـ ١٩١٨م) توفى حجي سلمان الأستاد عن عمر يقارب ثمانين عاما بعد أن ترك لنفسه مكانة باقية في تاريخ صناعة السفن الكويتية.

أبناء راشد

ثلاثة إخوة من أفضل من ظهر في الكويت من صناع السفن من جيل المخضرمين، تعلموا مبادئ الصناعة عن أبيهم راشد وسرعان ما ارتفع نجمهم وانتشر صيتهم بين التجار حتى إن طلب صناعة السفن كان عليهم جميعا. وكانوا يمتازون بأخلاق عالية وإتقان في عملهم وكان أكبرهم سنا هو صالح بن راشد وأوسطهم جاسم بن راشد وأصغرهم سنا هو عبد الله بن راشد.

أما صالح -الأخ الأكبر- فقد ولد في الكويت، وتعلم منذ الصغر صناعة البغلة الكويتية، فقد صنع البغلة «القندي» للصقر التي سافر عليها النوخذة معيوف البدر. كما أن الشيخ مبارك الصباح حاكم الكويت آنذاك طلب من نواخذة الكويت اختيار أستاد يقوم بإتمام البغلة «المرداوية» فاختاروا الأستاد صالح بن راشد، الذي قام بهذا العمل خير قيام.

ثم ازداد الطلب على البوم أكثر من البغلة، ولم يقل الطلب على الأستاد صالح بن راشد حيث صنع العديد منها. وقد حفظ لنا التاريخ سفينة من صنعه هي بوم «نور البر والبحر» التي تعتبر أكبر سفينة من نوع البوم قام بصنعها إنسان.

وصالح بن راشد أكبر الإخوة سنا وأكثرهم خبرة في صناعة السفن، وقد توفى قبلهم عن عمر يناهر سبعين عاما، بعد أن صنع السفينة «الرطاوي» سنة ١٩١٩. ولقد درب الأستاد صالح بن راشد على فنون الصناعة اثنين من كبار صناع السفن الكويتيين هما حسين بن منصور وعيسى ابن حمود.

أما الأخ الثاني فهو عبدالله بن راشد، وهو أصغر سنا من أخيه صالح، وليس أقل منه شهرة ومقدرة على الصناعة. فقد صنع أحد أشهر السفن الشراعية الكويتية وهي البوم المعروف باسم «الداو» للصقر. صنعه وهو شاب لم يصل الأربعين سنة بعد، كما صنع سفينة كبيرة أخرى لا تقل شهرة عن «الداو» وهي البوم «منصور» للتاجر والنوخذة أحمد الخرافي. وبذلك حفظ لنفسه مكانة كبيرة وشهرة باقية في تاريخ الكويت البحري. ومع أن عبدالله بن راشد أصغر هؤلاء سنا إلا أن الطلب عليه من التجار والنواخذة لصنع السفن لهم كان أكثر من الطلب على أخويه. ولكنه لم يخلف من يستمر في صناعة السفن بعد أن مات، فكان مثل أخيه صالح مات دون أن يخلف ولدا يرث فنه وأصالته.

جاسم بن راشد

أحد الإخوة الثلاثة صالح وجاسم وعبدالله أولاد راشد، ولا يقل عنهم شهرة في صناعة السفن، كما أن



جاسما من جيل المخضرمين الذين امتازوا بحب الإتقان في العمل ولو تطلب ذلك الوقت الطويل. ويروي ابنه راشد أن والده كان يصنع البوم الشهير «طارق» وأخذ منه الأشهر الطويلة (٥ شهور) مما حدا بصاحب السفينة (عبدالعزيز الصقر) بأن يذكره بأن العديد من السفن قد اكتمل بناؤها في تلك الفترة. ولكن حجي جاسم لم يعجبه ذلك التنبيه وغضب وترك العمل، حتى تم إرضاؤه وعاد وأكمل صنع «طارق».

ولد حجي جاسم بن راشد في الكويت، وسكن في فريج المطبة بالقرب من منازل العديد من صناع السفن الكويتيين. وتعلم مبادئ الصناعة من أخيه الأكبر صالح بن راشد، وارتقى حتى أصبح واحدا من أشهر الصناع الكويتيين. وهو قوي البنية ضخم الجسد يلف «الغترة» على رأسه، وسريع الغضب (حار) ولكنه يخلص كثيرا في عمله حتى سمي بـ «الدختر» أو الطبيب نظرا لمعرفته الدقيقة بالعيوب في السفينة وطرق علاجها. ويروي أحد القلاليف الكويتيين (جاسم إسماعيل) أنه شاهد الأستاد جاسم وهو يبدل قاعدة السفينة المشهورة «النامسة» أو بوم الصقر، وأن حجي جاسم كان يريد أن تدخل القاعدة الجديدة للسفينة بكل دقة في ألواح الجسد، ولم يكن ذلك بالأمر السهل، ولكن الأستاد جاسم طلب ممن حوله أن يأتوا له بكرات صغيرة جدا من الطين ونثرها في موضع اتصال اللوح بالقاعدة حتى دخلت الألواح فيها، ثم أمر بإنزالها ثانية. ولما تفحص الكرات الطينية وجد أن بعضها قد تأثر وبعضها لم يتأثر فعرف أن بعض الألواح لم تدخل كلية في القاعدة، فأعاد إصلاحها حتى دخلت الألواح في القاعدة تماما. وكذلك عندما كان حجي جاسم يصلح إحدى السفن (ربما النامسة) أكد لمن حوله أنهم لن يستطيعوا أن يجمعوا مقدار فنجان واحد من الماء من جوف هذه السفينة، دليلا على إحكام ألواحها التي لا تسمح للماء بالدخول من بينها.

تزوج الأستاد جاسم أربع زوجات، اثنتان منهن في الكويت وأخرى في الهند (كاليكوت). ويقال إن له ابنة في كاليكوت، وأخرى في ميناء كنج. ولقد صنع العديد من السفن في ميناء كنج قبل أن يستقر نهائيا في الكويت ويصنع آخر سفينة له وهي «طارق»، كما صنع سفينة من نوع البوم للتاجر داود المرزوق.

وبعد صنع «طارق» عمل الأستاد جاسم بن راشد مع النوخذة عبدالعزيز المشعل في وظيفة حكومية بسيطة، وكان يذهب كل يوم إلى السوق مشيا على القدم كعادته. وفي أحد الأيام مرض مرضا شديدا وعولج بالكي في أكثر من أربعين موضعا، وتحمل الألم بكل صبر وجلد. وبينما هو جالس تحت العريش أحس بألم شديد وأوصى زوجته بإحضار الماء ليشربه، وبينما الزوجة في طريقها أراد النهوض من مكانه وقام ثم وقع على الأرض فجاءت الزوجة فزعة وسقته الماء، وما هي إلا لحظات حتى نظر إليها بعينه وفارقت روحه جسده، في منزله الكائن في حي الشرق قرب مسجد ابن رومي، وكان ذلك في حوالي سنة ١٩٤٧ بعد عمر قارب سبعين عاما.

حمود بن بدر

أحد كبار صناع السفن من جيل المخضرمين ومن أشهرهم. صنع البغال والأبوام بالإضافة إلى الكثير من سفن الغوص والطواشة. وهو من القلائل من جيله الذين كانت لهم «عمارة» أو مكان خاص يصنعون فيه السفن. وكانت عمارته بالقرب من عمارة أحمد بن سلمان الأستاد في منطقة الشرق، (الحي الشرقي).

ولا نعرف من علم الأستاد حمود بن بدر صناعة السفن، وربما ولد هذا الأستاد في البحرين، ثم نزح إلى الكويت بعد أن تدرب على أساليب صناعة السفن الشراعية. ففي عام ١٩٠٥ طلب منه المقيم السياسي في الكويت (الكولونيل نوكس) أن يدلي بمعلومات عن صناعة

السفن في الكويت للكوماندر A. Rowand الذي استقى معظم معلوماته بهذا الخصوص من الأستاد حمود بن بدر.

صنع الأستاد حمود بن بدر بغلة النوخذة أحمد الخرافي المعروفة باسم «الناصري»، كما صنع سفينة من نوع البوم لشاهين الغانم. وكذلك صنع بوم «هلال» لتاجر اللؤلؤ المعروف هلال المطيري وبوم «نايف» للنوخذة عبدالله ناصر بورسلي، وهما من السفن المشهورة في تاريخ الغوص على اللؤلؤ الكويتي.

تمتاز سفن الأستاد حمود بن بدر بوسطها (حملاتها) الملفوفة، كما أن سفنه تبدو من على بعد وكأنها على استقامة واحدة من الأمام إلى الخلف (كأنها الخيط كما يصفها الأستاد علي عبدالرسول)، ومع أن هذه الميزة جيدة لسفن الغوص، إلا أنها ليست مستحبة في سفن السفر البحري، والتي يستحسن أن تكون مقدمتها مرتفعة أكثر من وسطها لتفادي الأمواج ولمنع ركوب الماء من مقدمتها. ومع ذلك فهذه الصفة تضفي على سفنه جمالا حين تكون على سطح الماء.

ولم تقل سمعة حمود بن بدر كصانع سفن قدير عن سمعة غيره من صنّاع السفن الكويتيين، مع أنه لم يصنع سفنا كثيرة للسفر البحري، وإنما صنع سفنا كثيرة للغوص على اللؤلؤ مثل السنابيك والشواعي والجوالبيت. ولقد اشتهر «سمبوك ولد عيد» و«سمبوك بن حقان» في تاريخ الغوص على اللؤلؤ، وهما من صنع الأستاد حمود بن بدر.

عاصر حمود بن بدر الأستاد حجي سلمان، ومات بعد أن توفى حجي سلمان بعدة سنوات عن عمر يقارب سبعين عاما بعد أن درب الأستاد حسين الغضبان. ويقول في وصفه الأستاد علي عبدالرسول: إن حمود بن بدر «حلو المعشر، ومرح، وذو أخلاق عالية»، وكان هو وحجي سلمان يجالسان الشيخ مبارك الصباح ويتحدثان معه في أمور البحر وصناعة السفن.

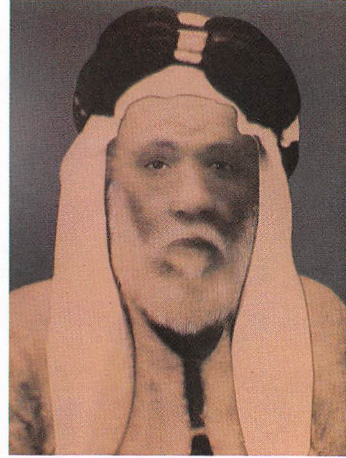


الأستاد حمود بن بدر

محمد كروف

لا نعرف الكثير عن هذا الأستاد سوى أنه ولد في الكويت وعاصر القدامى من صنّاع السفن الكويتيين مثل حجي سلمان وصالح بن راشد، وأنه كان من الصناع المشهورين بصنع البغلة الكويتية. وكل ما نعرفه عن تاريخه في صناعة السفن أنه كلف بصنع بغلة للشيخ جراح وأخيه محمد الصباح، ولما بدأت ألواح هذه السفينة ترتفع وجسدها الخارجي يكمل، حكم الشيخ مبارك الصباح الكويت، فاضطر محمد كروف إلى الهرب للكوفة (العراق) خوفا من الشيخ مبارك ومكث هناك حتى مات ودفن فيها.

وما أن استتب الأمن، وأحكم الشيخ مبارك قيادة البلاد، حتى مر ذات يوم على الساحل ورأى البغلة غير المكتملة، وعرف السبب، فأوصى كبار رجالات الكويت ونواخذتها بانتخاب صانع يستطيع إكمال هذه السفينة. وتم اختيار الأستاد صالح بن راشد، ولما أكمل بناءها أهداها الشيخ مبارك إلى صديقه الشيخ خزعل المرداو حاكم


الأستاد محمد كروف


الأستاد حسين بن منصور

عربستان آنذاك، وعرفت بـ «المرداوية». ولكن «المرداوية» لم تكن أول بغلة صنعها محمد كروف وإنما صنع العديد من البغال قبلها لآل عبدالجليل وهم من تجار الكويت الكبار آنذاك، ولا نعرف من أولاده من امتهن هذه الصناعة مثل أبيه.

حسين بن منصور

قمة من القمم في تاريخ صناعة السفن الكويتية من الجيل الوسط أو المخضرمين، تعلم على يد أحد كبار صنّاع السفن الكويتيين (الأستاد صالح بن راشد)، وصنع واحدة من أشهر وأجود «خشب» الكويت قاطبة وهو البوم «تيسير» للعثمان. وكان يسافر في بداية شبابه على «خشب» تابعة لآل عبدالجليل المعروفين بامتلاكهم للعديد من البغال المستخدمة في التجارة بين الكويت والهند، ثم ما لبث أن ذاع صيته في الكويت وأخذ يصنع السفن الكبيرة والصغيرة للعثمان، حتى عرف بأنه «أستاد العثمان»، كما صنع العديد من السفن للتاجر فلاح الخرافي إضافة إلى سفن الغوص الكثيرة.

ولد حسين بن منصور في حوالي سنة ١٨٧٠م، وعندما كان يصنع البوم «تيسير» كان عمره يقارب خمسة وأربعين عاما. وهو نحيف الجسم، هادئ الطباع، قليل الكلام. ولقد اشتهر بجودة الصنعة وبحرصه على الاقتصاد في استخدام الأخشاب. ولقد روى النوخذة عبدالوهاب العثمان للكاتب أنه أخبر الأستاد حسين بن منصور ذات مرة أنه لا توجد لديهم كروة لكي يستخدمها في صنع إحدى سفنهم ولكن الأستاد حسين بن منصور رد عليه بكل هدوء وهو يضرب بالفأس قائلا: «توجد كروة.. توجد كروة في العمارة». ولما ذهب النوخذه عبدالوهاب إلي العمارة ورأى الكروة رجع إلى الأستاد حسين قائلا: «إنها كروة لا تصلح» فرد عليه الأستاد حسين قائلا: «سوف أجعلها تصلح».

ويضيف النوخذة عبدالوهاب أنه وبعد أن تم ربط الكروة في جسد السفينة، نظرت إليها وإذا بي أحس أنها كروة جديدة وليست بالكروة التي رأيتها في العمارة. وأما السفينة الصغيرة (الماشوة) التي صنعها الأستاد حسين بن منصور للتاجر فلاح الخرافي فقد كانت من بقايا أخشاب (ظهور) لم يشأ فلاح الخرافي أن يبيعها وقودا للمنازل بعد أن ظن أحد الصناع أنها لا تكفي لصنع ماشوه. ولقد كان الأستاد حسين بن منصور، حلو المعشر والحديث يتجمع حوله العديد من الصناع والقلاليف للاستماع إليه.

استمر الأستاد حسين بن منصور يصنع الخشب الجيدة الواحدة تلو الأخرى للسفر وللغوص على اللؤلؤ حتى



توفي في الكويت حوالي عام ١٩٤٠ بعد أن عمر حوالي سبعين عاما، ولم يرث عنه أحد فنه وأصالته.

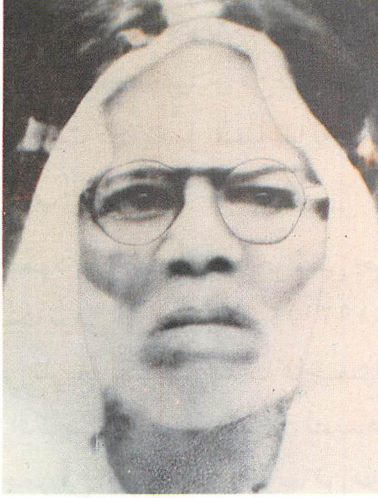
علي بن حسن

الأستاد علي بن حسن من الصناع الكويتيين من جيل المخضرمين. تعلم من والده أصول هذه الصناعة، وقام بتدريب العديد من الصناع، وبخاصة الأستاد علي عبدالرسول الذي عمل معه قلافا عندما كان يصنع سفينة للصقر، وكان عمره آنذاك حوالي ١٤ عاما. وكذلك قريبه الأستاد حمود بن حسن.

عرف الأستاد علي بن حسن بأنه «أستاد الصقر» فقد صنع لهم الكثير من السفن أشهرها «بوم قتيبة»، كما صنع سفينة مشهورة أخرى يصفها النواخذة بأنها «مثل المنور» من حيث جمالها وجودتها، وكانت للنوخذة عبدالعزيز الحمر.

وأما عن شخصه، فقد كان خفيف الظل، مشرق الوجه، حسن الخلق، له لحية بيضاء، وقد ذهب إلى ساحل الملبار في الهند حيث قام بصنع سفينة للتاجر يوسف الصقر وهي عبارة عن بوم ذي حمولة تقارب ٢٢٥ طنا، وله «حملة» مرتفعة عن القاعدة (صيخ)، كما صنع سفينة ليوسف الجاسم، وهي عبارة عن بوم له حملة «نازلة» وطويلة (ممتدة على طول القاعدة) استخدمت في نقل التمر من البصرة إلى الهند في أول الموسم (الهرفي) ثم بقي في «النقعة» آخر أيامه وانكسر فيها.

وكان الأستاد علي بن حسن يلبس عقالا يسمى في الكويت «شطفة»، ويقول عنه الأستاد علي عبدالرسول إن علي بن حسن كان يلبس الشطفة حتى وهو يصنع السفن. ولقد مات بعد الأستاد حمود بن بدر بعد أن عاش ما يقارب سبعين عاما، وكان الطلب على السفن مازال قائما.



الأستاد علي بن حسن

حمود بن حسن

حمود بن حسن صانع سفن قدير، ومن جيل الأستاد حمود بن بدر وحسين بن منصور من المخضرمين. تعلم أساليب الصناعة وفنونها من عمه الأستاد علي بن حسن حيث عمل معه مدة من الزمن قبل أن يصبح أستادا بدوره. ولقد قام بصنع العديد من السفن الشهيرة في تاريخ الكويت البحري مثل البوم «المحمدي» والبوم «العلوي» وهما لآل معرفي، كما صنع البوم «كاكه» وبوم «عيال صادق» عبدالنبي وغيرهم. ويعتبر البوم «المحمدي» من أكبر السفن من نوع البوم التي صنعت لتاجر كويتي.

يوصف حمود بن حسن بأنه رجل لطيف المعشر، حلو الحديث، ضخم الجسم وقوي البنية طويل القامة. ولقد استهوته الحياة في الهند، فكان يمضي ستة أشهر في العام في مدينة كاليكوت الهندية يصنع فيها السفن، ولعله الصانع الكويتي الوحيد الذي صنع أشهر سفنه في الهند.

ركب الأستاد حمود بن حسن البحر أول حياته كأستاد على إحدى السفن التابعة لآل معرفي وغيرها من السفن، ولعل ذلك أمده بالخبرة الكافية ليعرف كيف يصمم ويبني سفنا تلبي مطالب التجار والنواخذة الكويتيين. ولقد امتازت سفنه بالجودة وبخاصة البوم «كاكة» الذي عمل في



خدمة النقل البحري الكويتي سنين طويلة . ولقد قام بتدريب بعض الصناع الكويتيين من بعده مثل الأستاد علي عبدالرسول حيث كان يعمل مساعدا له عندما كان يصنع البوم «كاكه» في الهند .

ترك حمود بن حسن الهند آخر سني حياته وعاد إلى الكويت حيث توفى في سنة الجهرة (١٩٢٠م) ، وهي سنة معروفة في تاريخ الكويت عندما هاجمت جماعة من «الإخوان» الكويت وهب الكويتيون لصدهم في موقعة القصر الأحمر في الجهراء إلى الغرب من مدينة الكويت ، وكان عمره يقارب خمسة وستين عاما .

عيسى بن حمود

لم يشتهر الأستاد عيسى بن حمود كثيرا في صناعة السفن في الكويت ، أولا لأنه لم يصنع الكثير من السفن ، وثانيا لأن معظم السفن التي صنعها فقدت في حوادث غرق في البحر أو لم تخدم طويلا في النقل البحري الكويتي .

تعلم هذا الصانع على يد الأستاد صالح بن راشد الذي علمه أصول الصناعة كما علم العديد من الصناع غيره . والجدير بالذكر أن عيسى بن حمود هو ابن عم الأستاد حسين بن منصور ، ولقد صنع العديد من السفن مثل بوم «ماچموه» للتاجر فلاح الخرافي (أكمله بعد أن بدأ صنعه الأستاد حمود بن مكي) ، كما صنع البوم «مشهور» للخرافي وبوما للمطوع وآخر لابن ناصر ، وذهب إلى الهند (ساحل الملبار) وقام بصنع «بوم المراغي» هناك ، وهو من السفن الجميلة والجيدة الصنع . كما صنع العديد من سفن الغوص على اللؤلؤ .

وكان الأستاد عيسى بن حمود حسن الطباع ومرحا ، ويروى أن أحد التجار الكويتيين قال له مرة عندما رآه يصنع إحدى السفن ، إن «القائم» وهو عمود واقف في مؤخرة السفينة مائل إلى الخارج بمقدار «حبة شعير» واحدة ، فرد عليه الأستاد عيسى بن حمود قائلا : «وهل حبة الشعير هذه واقفة أم نائمة؟» أي لماذا هذه المبالغة؟

ويذكر عيسى بن حمود بأنه الأستاد الذي «عضى البتيل» أي أطاله بأن زاد من طول قاعدته ، وهو الذي حوله في عام ١٩٣٧ إلى بوم قطّاع . و«البتيل» هذا هو آخر السفن من هذا النوع عرف في الكويت ، وكان يستخدم كسفينة لأمير الغوص يجمع من خلفه سفن الغوص ويرجع بها إلى المدينة حين انتهاء موسم الغوص (وهو ما يسمى بالقفال) ، ولقد مات الأستاد عيسى بن حمود في الكويت ، بعد أن عمر فيها طويلا .

محمد الأشوك وأحفاده

عائلة الأشوك من عائلات البحارنة القديمة في الكويت ، إذ جاء جدهم الأكبر محمد بن عبد الإمام الأشوك من البحرين ، وقام بصنع السفن الشراعية من نوع البغلة بالإضافة إلى سفن الغوص على اللؤلؤ في الكويت . كما ظهر في هذه العائلة الأستاد عبدالإمام الأشوك والأستاد عبد الحسين الأشوك الذي مارس صناعة السفن الشراعية في الكويت ، وقد درب حسين الأشوك ابنه سلمان على صناعة السفن . فقد ولد سلمان في الكويت (في فريج النصف) ، وقام بصنع العديد من السفن منها بعض سفن الغوص على اللؤلؤ لعائلة الرومي من نواخذة الغوص المعروفين في الكويت ، وفي عام ١٩٣٣ توفي الأستاد سلمان الأشوك نتيجة لأصابته بالجدري ، وكان له تسعة أولاد عملوا جميعهم في حرفة القلافة في الكويت .

ولقد أشتهر الأستاد عبدالأمام الأشوك بصنع البغله الكويتية .

حسين بوعليان

هو والد الأستاد محمد حسين ولا نعرف من علمه مبادئ الصناعة ، ولم يشتهر كثيرا كما اشتهر ابنه محمد .



ولقد صنع بعض البغال لآل معرفي، كما صنع لهم البوم «متوانة»، ولقد علم ابنه محمد مبادئ الصناعة فأصبح واحدا من أفضل صناع السفن في الكويت والخليج.

راشد بن خليل

يمكن أن نعتبر الأستاد راشد بن خليل من أواخر جيل المخضرمين من صناع السفن الكويتيين. ومع أنه لم يتدرب على يد الكبار من صناع السفن، إلا أنه استطاع أن يلم بفنون هذه الصناعة الصعبة.

توفي والده وهو صغير فتعهده عبداللطيف بن علي بالرعاية والتدريب وأصبح يصنع السفن المتوسطة والصغيرة للسفر والغوص. وأول سفينة من نوع البوم قام بصنعها هي «بوم النصف» لآل نصف، ثم صنع سمبوكا للمسباح وآخر لعائلة بورسلي من نواخذة الغوص المشهورين. كما صنع لهم بوما للماء. ولما استطاع جمع مبلغ من المال اشترى لنفسه عمارة على الساحل في حي الشرق، وصنع بها العديد من السفن إحداها بوم لأهالي جزيرة قيس في الخليج. وكان يتعلم على يديه ابنه خليل الذي استطاع أن يلم بالصناعة فأصبح من الذين عملوا في بناء السفن في الكويت. ولعل من أشهر ما صنع الأستاد راشد بوما للتاجر ثنيان الغانم تقدر حمولته بحوالي ٢٠٠ طن، وهي سفينة جيدة وحلوة كما يصفها الأستاد علي عبدالرسول. ولقد استخدمت في نقل التمور «الهرفي» إلى الهند في بداية الموسم. وقد توقف الأستاد راشد عن العمل وهو شاب لا يتجاوز الخمسين من العمر بعد أن فقد بصره، ولم يرض بالمعاش الذي وافقت وزارة الشؤون على تخصيصه له قائلا: «أنا لا أستحق المعاش.. عندي ولدي خليل، وفي استطاعته أن يصرف علي»، حتى توفى ودفن في الكويت. ولقد روى ذلك للكاتب ابنه خليل، وكان يعقد مقارنة بين ذلك الجيل من الرجال ورجال الجيل الحاضر.



الأستاد راشد بن خليل

الجيل الأخير

أحمد بن سلمان

ولد الأستاد أحمد بن سلمان وتراث صناعة السفن يجري في عروقه. فأبوه هو الأستاد الكبير حجي سلمان، وما أن شب حتى أتقن فنون الصناعة ودقائقها، وأصبح واحدا من أكبر الصناع وأشهرهم. ولقد بلغ حجي أحمد ابن سلمان من الشهرة والسمعة الطيبة بين الناس في الكويت، بحّارة وتجارا، شأنا كبيرا، حتى لا تكاد تجد رجلا لم يسمع بالأستاد أحمد بن سلمان.

ولقد كان حجي أحمد بمنزلة الأب الروحي لطائفة «البحارنة» أو صناع السفن الكويتيين كما كانوا يسمون، وكان معظمهم يدين له بالولاء والاحترام. فهو الذي يساعدهم ويدربهم ويشجعهم ويحل مشكلاتهم المادية منها وغير المادية. ولقد ساعده على ذلك عمله المتواصل، وجلوسه مع حكام الكويت آنذاك مثل الشيخ أحمد الجابر والشيخ عبدالله السالم، الذين كانا يكنان له الكثير من الاحترام. ولقد كان ديوانه في حي الشرق (فريج البحارنة) ملتقى القلاليف والأستادية. وكان الحديث فيه يدور حول السفن والقلافة والغوص والسفر والأخشاب. ويروى أنه



اشترى منزلا وفرشه بالسجاد وجعله مكانا لكل من أراد أن يتزوج من ضعاف الحال، وكان ذلك بلا مقابل. ولم يبلغ أحد من الصناع المكانة الاجتماعية العالية بين جماعته وفي مجتمعه مثل ما بلغها أحمد بن سلمان الأستاد.

وكان حجي أحمد صانعا ماهرا تشهد له السفن التي صنعها على اختلاف أنواعها وأحجامها. وكان يملك عمارة على الساحل في الحي الشرقي للمدينة قرب السفارة البريطانية. وكانت هذه العمارة تكتظ بالسفن والقلاليف في جميع الأوقاف، فمن سفن السفر إلى سفن القطاعة إلى سفن الغوص إلى أبوام الماء. ولقد كان في استطاعة هذا الأستاد صنع أية سفينة تطلب منه مهما كان شكلها أو حجمها. ولا أدل على ذلك من صنعه مركب الغانم المسمى «مشرف»، والذي يعد من أغرب أنواع السفن التي صنعت في الكويت ومن أكبرها (بلغت حمولته ٥٢٥ طنا). كما كانت عمارته ملتقى للأولاد الصغار الذين جمعهم حجي أحمد وأخذ يدربهم على استخدام أدوات القلافة. كما كانت عمارته هذه بالفعل مدرسة تخرج منها العديد من صناع السفن، اثنان منهم أصبحا فيما بعد من أكبر صناع السفن الكويتيين وهما محمد بن عبدالله وعلي عبدالرسول، هذا بالإضافة إلى اثنين من أبنائه وهما فردان ابن أحمد الأستاد وأخوه سلمان. وكذلك تعلم في هذه العمارة الأستاد جاسم عبدالرسول والأستاد موسى سبتي والأستاد حسن عبد الرسول. ولقد كان الطلب على الأستاد أحمد كبيرا لدرجة أنه كان يستعين ببعض الصناع الآخرين لصنع سفن اتفق مع بعض التجار على صنعها ولم يجد متسعا من الوقت لبنائها. وفي أثناء الحرب العالمية الثانية طلبت الحكومة الأمريكية من حجي أحمد صنع سفن من نوع الدوبة لاستخدامها كجسر لنقل المعدات الحربية عليه في شط العرب. ووافق على الطلب، وجيء بالأخشاب، وجمع حجي أحمد ما عنده من قلاليف وبدأ العمل في عام ١٩٤٣، ولم تمض إلا أشهر قليلة حتى أتم



الأستاد أحمد بن سلمان

بناء ما يقارب المائة منها فاستحق شهادة تقدير ووساما من الحكومة البريطانية منحته إياه عام ١٩٤٦.

صنع حجي أحمد العديد من الأبوام الجميلة منها بوم حمولته حوالي ٢٥٠ طنا «تنوخذ» عليه عيسى بورحمة وسلمان بن عيسى، وكذلك صنع العديد من الأبوام متوسطة الحجم استخدمت في نقل الذهب من الكويت إلى الهند. وأما السفن التي صنعها للغوص على اللؤلؤ ولنقل الماء والصخور فكثيرة لا يمكن حصرها. ولقد كانت هناك



سفينة واقفة مهملة على الساحل في «نقعة شملان» لوقت قريب، (١٩٨٣)، وهي نوع يسمى «حمال باشي» يستخدم لحمل البضائع من البواخر للساحل، وكانت ذات تصميم جميل يشهد بحق على فن الأستاذ أحمد بن سلمان ومهارته. ولكن بلدية الكويت حطمتها إلى أكوام من الأخشاب عندما أرادت تنظيف الساحل. ولقد زار حجي أحمد في عمارته الكثير من الضيوف العرب والأجانب، ولقد ذكرت الكاتبة زهرة فريث ابنة الكولونيل ديكسون الإنجليزي في كتابها «الكويت كانت منزلي» أنها زارت عمارة حجي أحمد ووصفت بعض ما رأته فيها. كما قام حجي أحمد بن سلمان بصنع يخت للشيخ أحمد الجابر استخدمه في رحلاته البحرية، كما استخدمه في يوم «القفال» حيث قام بقيادة سفن الغوص إلى المدينة بعد انتهاء موسم الغوص على اللؤلؤ. كما صنع يختاً آخر لأحد شيوخ دولة قطر.

FOLEY BROTHERS, INC. SPENCER, WHITE & PRENTIS, INC.

CONSTRUCTORS
WAR DEPARTMENT CONTRACT DA-W-1098-ENG.-106
IRANIAN OPERATIONS
HEADQUARTERS, BASRA, IRAQ

Ahwaz, Iran
1 January 1943

Mr. Haji Ahmed Bin Salman
Al Kuwait
Persian Gulf.

Dear Sir:

You are hereby notified that effective this date, in accordance with Article 11 of your agreement with the Constructors dated 20 November 1942 for constructing and assembling barges at Kuwait, the United States Government has taken over the agreement and that in accordance with the aforesaid Article, your agreement is assigned to the United States Government under the conditions set forth in Article 11.

Very truly yours,

FOLEY BROTHERS, INC. and
SPENCER, WHITE & PRENTIS, INC.

By Chas. H. Sells
CHAS. H. SELLS, Foreign Mgr.

Approved:

R. G. McGlone
R. G. McGlone
Lt. Colonel, Corps of Engineers
District Engineer

JK:nb

الوسام الذي منحته الحكومة البريطانية للأستاذ أحمد بن سلمان





WAR DEPARTMENT
CORPS OF ENGINEERS, UNITED STATES ARMY
IRANIAN DISTRICT

REFER TO FILE NO.

PERSIAN GULF SERVICE COMMAND

Al-Kuwait, Kuwait
19 February 1943

SUPPLEMENTAL AGREEMENT NUMBER TWO

The Agreement dated November 20, 1942 and the Supplemental Agreement dated January 14, 1943, between Foley Brothers, Inc. and Spencer, White & Prentis, Inc. referred to therein as the "Constructors", and Haji Ahmed bin Salman, referred to therein as the "Contractor", is hereby amended to include a further addition of fifty five (55) barges.

All other terms and conditions of said Agreement and Supplemental Agreement, not conflicting with this amendment, remain unchanged and in full force and effect.

Edwin L. Powell
Witness

Earl L. Icke
Earl L. Icke,
Captain, Corps of Engineers,
Resident Engineer.

Witness
Political Agent,
Kuwait.

احمد بن سلمان استاذ
Haji Ahmed bin Salman



العقد الذي تم بين الجيش الأمريكي والأستاذ أحمد بن سلمان والمتضمن تعهده ببناء «دوَب» للحلفاء في أثناء الحرب العالمية الثانية (١٩٤٣)



وفي صيف عام ١٩٥٩م كان الأستاد أحمد في عمارته يعمل فأحس فجأة بألم في صدره، فرجع بعد ذلك إلى المنزل وجلس على الأرض في إحدى الغرف «وبشته على ظهره» مستندا على الحائط ولفظ آخر أنفاسه، ولما رأته النسوة في المنزل علا صياحهن فجاء الناس من كل مكان. لقد توفي حجي أحمد بن سلمان الأستاد الأب الروحي لهم، ودفن في المقبرة الداخلية في حي الشرق في فريج الصوابر.



إلى أعلى : الأستاد أحمد بن سلمان مع الشيخ صباح السالم الصباح قبل أن يصبح حاكما للكويت

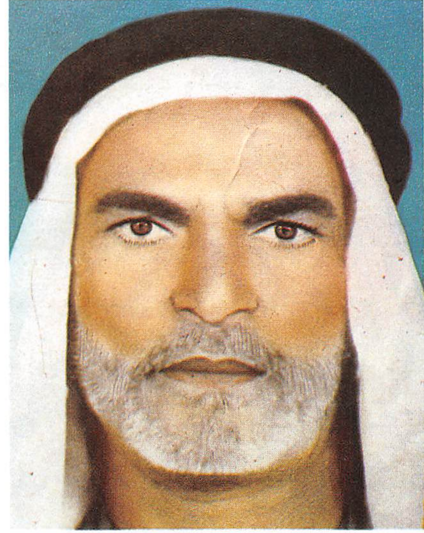
حسين الغضبان وإخوانه

ظهر في عائلة الغضبان العديد من صناع السفن الكبار. ولقد حفظ لنا التاريخ اسم الأستاد علي الغضبان، من جيل القدامى من الصناع، وهو الذي صنع آخر بتيل في الكويت لعائلة الدبوس، وآخر بقارة للنوخذة سعود المطيري.

وأما الأستاد محمد الغضبان فقد كان من جيل صناع السفن المخضرمين الذين امتازوا بصنع البغلة الكويتية وهو النوع السائد في عصرهم كوسيلة للنقل البحري خارج مياه الخليج. ويروي أحد أحفاده أن جده كان سريع الغضب على القلاليف الذين يعملون معه إذا ما أخطأ أحدهم، لذا لقب بالأستاد الغضبان، وأصبح هذا الوصف اسم هذه العائلة التي برز فيها أربعة صناع وهم حسين وجاسم وسليمان وعبدالرسول. وكان والدهم يدربهم على مبادئ صناعة السفن، وكان له بيت وديوان يجمع فيه الأصدقاء في حي المطبة في الحي الشرقي للمدينة.

أما الأستاد حسين الغضبان فقد ولد في الكويت حوالي سنة ١٩١٢، ولازم والده حتى تعلم منه مبادئ الصناعة، ثم تدرب على يد الأستاد حمود بن بدر، وامتاز على أخويه جاسم الغضبان وسليمان الغضبان. فقد صنع بوما للحمد من تجار الكويت يعرف «بالخالدي» وآخر للصقر، كما أنه ربما صنع بوم «ولد غيث» الذي غرق قرب الساحل الغربي للهند ومات جميع ركابه. كما عرف عنه أنه «أستاد بن عيسى» فقد صنع لناصر بن عيسى وأخوته عدة سفن منها بوم «تيسير» وبوم «ميمون».

عرف الأستاد حسين الغضبان بمزاجه الحاد وغضبه السريع، وقلة الكلام، ولكنه كان رجلا متزنا ومحترما. وكان يسكن في «فريج البحارنة» في الحي الشرقي للمدينة، وهو حي كان يسكن فيه أغلب صناع السفن الكويتيين.


الأستاد حسين الغضبان

تزوج الأستاد حسين الغضبان ست زوجات ولكنه لم يرزق بأولاد، ولما قل الطلب على السفن الشراعية ترك صناعة السفن حتى توفي عام ١٩٦٣، بعد أن درب أخاه سليمان وابن أخيه خزعل وقريبه عبد الرسول الغضبان. أما الاستاذ جاسم الغضبان فلم يصنع الكثير من السفن، ومن أشهر السفن التي صنعها بوم غانم بن عثمان المعروف باسم «الباز». أما أخوهما سليمان الغضبان فقد ولد سنة ١٩١٥ وعمل مع أخيه حسين في صناعة السفن وتركها في سنة ١٩٦٣ بعد وفاة أخيه، وبدأ أعمالا حرة يرتزق منها، ولم يشأ أن يستمر في صناعة السفن بعد أن تركها كبار صانعيها، ومات في سنة ١٩٦٧ بعد أن عمل عدة سنوات في وزارة الأشغال العامة. وعلى عكس أخيه حسين فقد امتاز سليمان بمعاملته الحسنة للقلاليف. وقد تزوج سلمان ولكنه لم يرزق بأولاد إلا بعد سن الخمسين.

عبدالله بن محمد

هو أحد تلاميذ حجي سلمان الأستاد، وهو والد الأستاد محمد بن عبدالله. وكان يعمل قلافا مع حجي سلمان عندما كان يقوم بصنع السفينة «بن رشدان»، وعلى يد هذا الأستاد أتقن فنون الصناعة. وكان ذا شخصية قوية ومحترمة، حتى أن الأستاد أحمد بن سلمان كان يناديه «بالعم عبد الله».

ركب البحر في بداية حياته سنوات عديدة، حيث عمل أستادا للبغلة «البدري»، وتعلم الكثير من خلال سفراته البحرية هذه. واستقر بعد ذلك في الكويت يصنع السفن للتجار والنواخذة. فصنع بوما لعائلة الخميس عرف باسم «الأصفر»، وكانت هذه السفينة أفضل ما صنع من السفن حيث أكسبته شهرة مازالت باقية إلى يومنا هذا. كما أنه صنع البوم «نايف» للتاجر ثنيان الغانم والبوم «سهيل» للتاجر خالد الداود المرزوق وإخوانه. وثمة سفينة صغيرة صنعها لآل تيفوني من النواخذة الكويتيين توصف بأنها «حلوة وكل شيء بها جيد». وكان ابنه الأستاد محمد بن عبدالله يلازمه خلال هذه السنوات ويتعلم منه، كما كان يتعلم منه الأستاد علي عبدالرسول. وفي إحدى السنوات صنع سفينة على ساحل الملبار في الهند. ولقد توفى حجي عبدالله بن محمد في الكويت قبل أن يتوفى حجي أحمد ابن سلمان، وكان الطلب على السفن مازال قائما في الأربعينيات من هذا القرن.

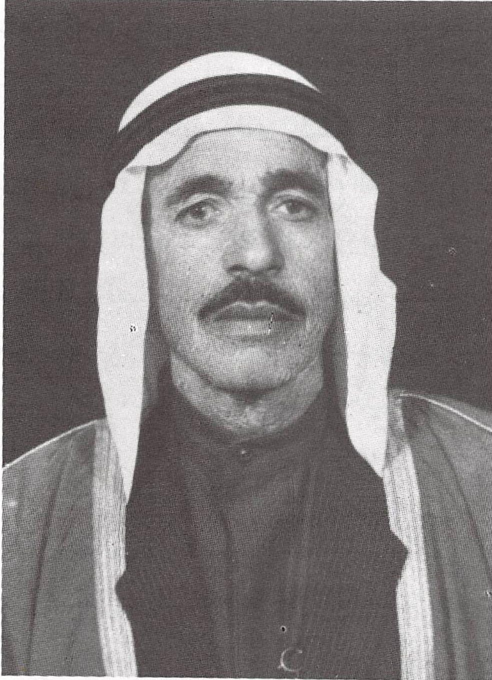
محمد بن عبدالله

كان حجي سلمان الأستاد يصنع السفينة المشهورة «ابن رشدان» للصقر عندما أتى إلى موقع العمل الصبي محمد بن عبد الله لرؤية والده الذي كان يعمل مساعداً لحجي سلمان. وما أن رأى حجي سلمان الصبي حتى طلب منه البقاء معهم لتعلم الصناعة. ولما سأل الصبي من سيعلمه، رد عليه حجي سلمان بأنه هو الذي سيقوم بتعليمه. وبالفعل فقد حضر الصبي إلى موقع العمل في اليوم التالي وبدأ تدريبه على يد الأستاد سلمان. وما أن تعلم الصبي مبادئ الصناعة الأولية حتى أخذه الأستاد أحمد بن سلمان معه إلى عمارته في الشرق وبدأ يتعلم



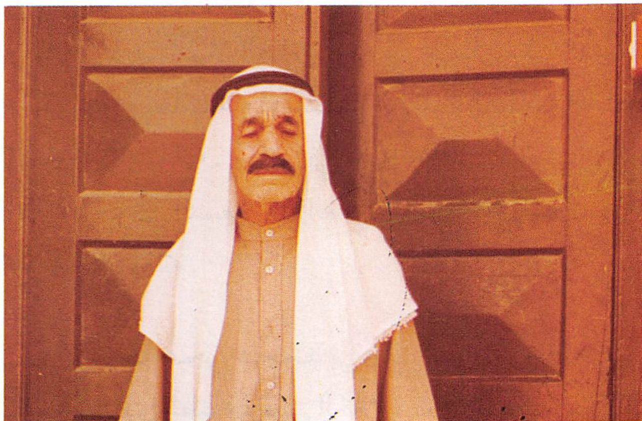


الأستاد محمد بن عبدالله في الإحتفال الذي أقامته مؤسسة الكويت للتقدم العلمي عام ١٩٨١ تكريما لصناع السفن الكويتيين



إلى أعلى : الأستاد محمد بن عبدالله (في سنوات شبابه) ، وإلى الأسفل ، وعن اليمن مدخل عمارة الأستاد محمد بن عبدالله في قرية الدوحة ، وعن اليسار : الأستاد محمد بن عبدالله واقف أمام مدخل منزله في ضاحية الدعية عام ١٩٧٩ .







فنون الصناعة على يديه. وما إن أتقن الصناعة وشعر بالثقة في نفسه حتى ترك «العمارة» وبدأ يصنع السفن لكبار تجار الكويت وقباطنتها، وخط بذلك لنفسه مكانة بارزة وسمعة طيبة جعلته واحدا من أفضل الصناع الكويتيين، كبارهم وصغارهم، الأوائل منهم والأواخر، وفاق في فنه وقدراته والده عبدالله، فصنع بعضا من أفضل خشب الكويت، وربما يكون هو والأستاد محمد حسين والأستاد علي عبدالرسول من أكثر الصناع صناعة للبوم تلك السفينة المتميزة.

وأما السفن التي أكسبته شهرة فهي كثيرة منها بوم القضيبي المسمى «رشيد» وبوم ثنيان الغانم «المهلب» وبوم حجي مكي «بستان». ومن سوء الحظ أن الغزاة العراقيين قد أحرقوا «المهلب» إبان غزوهم الكويت عام ١٩٩٠ بعد أن وضع في متحف الكويت كتذكار لسنوات السفر الشراعي التي مرت على الكويت، فقد كان «المهلب» سفينة فريدة بالفعل.

وبعد ظهور البترول في الكويت والبدء في تصديره، ترك الكثير من الصناع أعمالهم، ولكن محمد بن عبدالله لزم هذه الصناعة ولم يتركها، وتم نقله هو والأستاد علي عبدالرسول وأخوه حسن والأستاد خليل بن راشد إلى منطقة الدوحة خارج حدود المدينة، ولم يثنهم ذلك عن عزمهم على مواصلة العمل، وظل محمد بن عبدالله يصنع السفن الكبيرة والصغيرة لأهالي الكويت وتجار الخليج. وكان التاجر ثنيان الغانم يزوره في عمارته في الدوحة (الكويت) ويطلب منه الاستمرار في هذه الصناعة «صناعة الآباء والأجداد». ولكن في سنة ١٩٨٣، وبعد أن بلغ الأستاد حوالي التسعين من العمر، اضطر لبيع عمارته ولزم منزله حتى وفاته.

يوصف حجي محمد بن عبدالله بأنه رجل قصير القامة. هادئ الطباع، قليل الكلام، قوي البنية، كبير الثقة بنفسه وفي فنه. يصفه تلميذه الأستاد علي عبد الرسول بأنه قد أتقن فنون صناعة السفن لدرجة أنه لم يتردد مرة واحدة حين إقدامه على عمل ما، وكان رأيه دائما هو الأصوب. ولقد أخبر الأستاد محمد بن عبد الله ذاته الكاتب مرة بأنه حاول اصطحاب أولاده معه مرات ولكنه لم يفلح في تعليمهم أسس الصناعة. كما أخبره مرة أنه ركب البحر أول مرة وهو صبي صغير مع والده في البغلة «البدري» بقيادة قبطانها النوخذة عبدالعزيز القطامي، كما ركب على ظهر سفن أخرى، وأن التاجر أحمد كاكة أرسل في طلبه مرة للحضور إلى ميناء كنج لصنع سفينة له من نوع البوم، وأنه ذهب بالفعل وصنعها فكانت واحدة من أحسن ما صنع من السفن. وأما آخر السفن التي صنعها فقد كانت واحدة من نوع البوم وذات حمولة متوسطة لأحد أهالي ميناء كنج والأخرى سفينة طويلة على هيئة «النج» لوزارة التربية وقد أهدتها للثوار الأرتيريين في أوائل الثمانينيات. وفي يوم الإثنين ٨/ ١٢/ ٨٦ توفي الأستاد محمد بن عبد الله في المستشفى الأميري بعد يومين من شعوره بألم في صدره، وكان عمره ٩٠ سنة أو تزيد.

جاسم الصباغة

الأستاد جاسم بن علي بن محمد الصباغةهو صانع سفن عجيب بين صناع السفن الكويتيين، وهو بلاشك من أطولهم عملا في هذه الصناعة، ومن أشدهم بأسا



الأستاد جاسم الصباغة

شارع الميدان ، ويظهر عن يمينه سكة المطبة وعن يساره مسجد عبدالإله القناعي

وتصميما . ولد في الكويت حوالي عام ١٨٧٠ ، في «فريج البحارنة» ، وتعلم مبادئ هذه الصناعة من ملاحظاته لغيره من الصناع الأوائل في الكويت . وكان قوي الجسم والعزيمة معتزا بشخصه ومكانته بين الصناع ، وكان كريما وعالما بالطب الشعبي القديم . ولم يكن بالشخص الذي يقبل الانقياد لأحد ، ولم يكن ممن يهتم بكثرة الأصدقاء ، لذا حاك الناس حوله الكثير من الحكايات والأقوال ، وبخاصة عندما علموا عن عزم هذا الأستاد على بناء سفينة متوسطة الحجم (٧٥ طنا) من نوع «البوم» في منزله ، والذي يبعد عن البحر حوالي ألف متر .

لقد تعجب الناس كيف يمكن لإنسان أن يصنع سفينة في منزله ، وكان بعضهم يشك في مقدرة هذا الأستاد على بناء مثل هذه السفينة . ولكن الأستاد جاسم لم يكن لينتظر رأيا من أحد ، فقد بدأ بالفعل في شراء الأخشاب اللازمة للسفينة ، وأعد قاعدتها داخل منزله ، وبدأ بإعداد هيكلها الخارجي في هدوء ودون مساعدة من أحد . وكان الجيران يسمعون طرق المسامير ويعجبون من هذا الرجل ومن قوة بأسه ، حتى إذا ما اكتمل بناء السفينة ظن الكثير منهم أن إخراجها من المنزل وإيصالها إلى البحر سيكون من الأمور العسيرة . لكن الأستاد جاسم لم يدعهم يعجبون طويلا ، فبدأ في هدم جدار منزله الأمامي وفي تثبيت آلة «الدوار» في الأرض ، وبدأ يدير «الدوار» والسفينة تتحرك من مكانها ببطء حتى خرجت من المنزل ، ولامست مقدمتها الحائط المقابل . لكن «الحمّارة» وهم الذين ينقلون قرب الماء إلى المنازل وجدوا السفينة عائقا أمامهم ، مما اضطرهم بعد أيام إلى الشكوى للمسئولين حتى وصل الخبر إلى الشيخ فهد السالم الصباح (وكان ذلك حوالي عام ١٩٥٣)



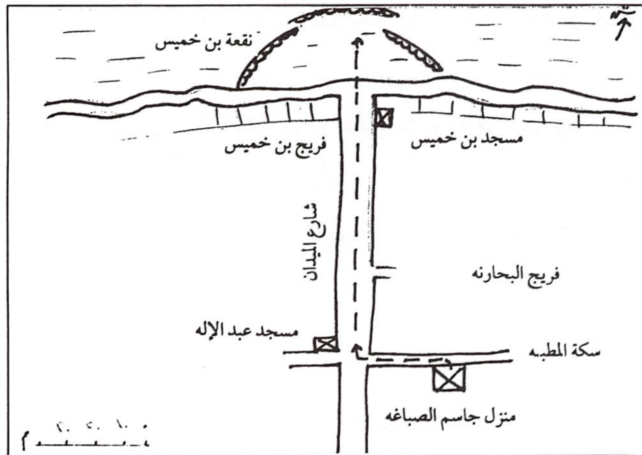
الذي حث الأهالي في ذلك الحي على القيام «بفزعة» لمساعدة الأستاد جاسم لإيصال سفينته إلى البحر، وتم ذلك بالفعل. وكان منظرا رائعا في ذلك الحي والرجال والأولاد يعملون في الليل وتحت أضواء المصابيح اليدوية على جر السفينة من «سكة المطبة» والاتجاه بها شمالا عند مسجد العبد الإله على طول شارع الميدان وحتى «نقعة بن خميس»، وكان العمل يجرى تحت رقابة الأستاد جاسم وبمشاركته.

وتم إيصال السفينة إلى البحر وبدأ الأستاد بإعدادها للسفر، واشترى لها الأشرعة اللازمة وأعدها للعمل، وقام باختيار مجموعة من الشباب الكويتي منهم بعض أفراد عائلته لمساعدته في رحلته الأولى إلى البحرين، وأخبرهم عن موعد بدء الرحلة. لكن مجموعة من رجال الكويت ومنهم أخوه يوسف الصباغة ظنت أن الأستاد جاسم كبير السن ولا يمكنه أن يبحر إلى البحرين بسلام، وخافوا عليه وعلى الشباب الذين سيبحرون معه، فاتصلوا بالشيخ عبدالله السالم وتوسلوا إليه أن يصدر أمرا بمنع الأستاد جاسم من السفر. ولما سمع الأستاد جاسم بالأمر قال «إذا كان الشيخ قد أصدر أمرا بمنعي من السفر فلن أسافر إذن». لقد التزم بالأمر، ولكن الألم النفسي الذي تكبده نتيجة لمنعه المفاجئ من السفر كان عظيما. وظل يأتي إلى سفينته كل يوم وينظفها ويصلح ما بها من عيوب ويجلس على «النيم» في مؤخرة السفينة ومن حوله عجلة القيادة، ويبقى ناظرا إلى البحر أمامه الساعات الطويلة. وكان يعمل بالقرب منه الأستاد علي عبدالرسول، وكان الأستاد جاسم يمر عليه كل يوم متجها إلى سفينته يحرسها من عبث الأولاد الصغار الذين كانوا يقفزون من على سطحها إلى البحر. ولقد عرض عليه بعض الناس شراء السفينة لكنه زجرهم بشدة، فهو لم يبنها لكي يبيعها، حتى مالت السفينة على أحد جانبيها بعد عشر سنوات، وبدأ الوهن يدب في ألواحها، ولم ترحمها أمواج البحر، فتركها صاحبها تتحطم بصمت.

ولم تكن هذه السفينة الوحيدة التي صنعها الأستاد جاسم خلال حياته الطويلة، فقد صنع السفينة «العوج»، وهي من نوع البوم السفار وذات حمولة حوالي ٢٥٥ طنا (٣٠٠٠ من) للنوخذة الكويتي شاهين الغانم، ولما كانت سفينة صغيرة في بداية صنعها، فقد أضيفت لها ألوح في أعلاها لزيادة مقدرتها على الحمولة مما جعلها تلقب بالعوي، وكذلك صنع سفينة اسمها «الناقة» وهي عبارة عن «بوم» لنقل الماء طول قاعدته حوالي ٣٤ ذراعا، وكذلك البوم «المحمدي» الذي سمى ابنه محمد به بعد أن غرق البوم في البحر، كما صنع سفينة لأبناء طاهر من جزيرة فيلكا في الكويت. وأما السفن التي قام بإصلاحها وإعدادها للسفر فلا يمكن حصرها.

اضطر حجي جاسم إلى ترك الصناعة كما تركها غيره، وبعد عمل طويل، لكنه لم يكن ليترك منزله والحي الذي نشأ فيه، فقد ظل وفيا لهذا المنزل ولم يشأ أن يتركه حتى يموت فيه.

وفي ١٩ من مايو سنة ١٩٧٤، وبينما كان جاسم الأستاد يستريح على عتبة أحد الدكاكين في «فريج البحارنة» سقط ميتا عن عمر يقارب مائة عام أو يزيد قليلا.



الطريق الذي سلكته السفينة من منزل صانعها إلى البحر



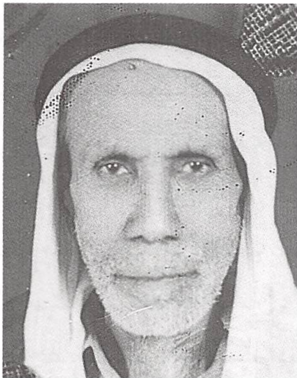
محمد حسين بوعليان

لم يكن والده من كبار صناع السفن الكويتيين، ولم يتعلم على يد أحد من الأستادية الكبار، بل علم نفسه بنفسه، وارتقى بها حتى أصبح قمة من القمم وواحدا من أبرز وأفضل من ظهر في الكويت من صناع السفن سواء من جيله (الجيل الأخير)، أو ما عداه من الأجيال.

قد لا تستطيع الكلمات وصف ذلك الفن الرفيع في صناعة السفن الذي امتلكه الأستاد محمد حسين، يكفيه أنه صنع بوم الحمد «السليماني» وبوم العماني «المصفي» وبوم العصفور «إقبال» وبوم النجدي «بيان»، ويكفيه أن يلقبه الأستاد علي عبدالرسول بأنه «حجي سلمان آخر».

ولد محمد حسين في الكويت في مطلع القرن العشرين، وسكن مع والده في «فريج البحارنة» في الشرق. ولا شك أنه تعلم من والده مبادئ الصناعة. وعلى الرغم من صغر سنه فقد أوصاه التاجر عبدالعزيز العثمان بصنع سفينة له ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٤٠٠ من. ثم توالت الطلبات عليه لصنع السفن على اختلاف أنواعها وأحجامها. ولعله من الواجب هنا أن نذكر أن هذا الصانع لم يصمم سفينة واحدة قط يمكن للإنسان أن يجد فيها عيبا من العيوب، فجميع سفنه حلوة المظهر، جيدة التصميم، وذات كفاءة عالية، حتى أنه إذا ذكرت أية سفينة بالمدح والإطراء وذكر أن صانعها محمد حسين، لم يكن ذلك مثارا للعجب أبدا،. ولقد صنع بعضا من أفضل سفن الكويت وهو مازال شابا.





إلى أعلى: الأستاد محمد حسين (في سنوات شبابه)، وإلى الأسفل: آخر صورة التقطت له في السبعينيات

يصفه الأستاد علي عبدالرسول قائلا «إن محمد حسين لم يتعلم الصناعة من أحد. لقد أخذها شطارة.. لقد علم نفسه بنفسه.. ولقد كان يتعب على الشغل.. عيونه دائما على ألواح السفينة لمعرفة مدى انطباق بعضها على بعض. وكان هادئ الطباع يعمل بصمت، ولكنه لم يكن ليقبل التقصير من أي من القلاليف، وكان عند ذلك



CERTIFICATE OF IDENTITY.





No. 797

This is to certify

that MOHAMMED HUSSAIN BIN HASSAN

who is proceeding from Kuwait to (~~country~~ / countries for which valid) IRAQ & IRAN

for the purpose of Medical treatment

and whose description is given below is a Subject of the Shaikh of Kuwait by Birth

He / ~~She~~ is accompanied by the following members of his / her family:— Nil.

صورة وثيقة السفر الكويتية التي حصل عليها الأستاد محمد حسين من حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر عام ١٩٤٥

سريع الغضب». وكان محمد حسين يحرص على سمعته جيدا، لذا فكل سفينة يصنعها كان يضع فيها كل ما عنده من فن وخبرة وعلم حتى تأتي تحفة فنية يتحدث عنها رجالات الكويت من شرق المدينة إلى غربها. ولقد أخبر الأستاد محمد حسن الحدب المؤلف أنه حين كان يتعلم الصناعة من الأستاد محمد حسين، حدث أن ضربه بالقوس حين لاحظ تقصيرا منه فكان ذلك حافزا له على إتقان الصناعة.

وليس هذا كل شيء عن هذا الصانع القدير. بل إن ما يميز محمد حسين هو مقدرته العجيبة على جمع جمال المظهر والصفات الملاحية الجيدة، والسرعة الكبيرة في تصميم واحد.

فسفنه جميلة المظهر وسريعة، وأما كفاءتها (وأخلاقياتها) في عرض البحر فقد شهد لها الكثير من البحارة والقباطنة الكويتيين، كما وصف إحداها القبطان الاسترالي آلن فاليرز في كتابه (أبناء السندباد) حيث أثنى على السفينة «بيان» وعلى صفاتها الملاحية الجيدة، وعلى صانعها الأستاد محمد حسين. والحقيقة أن محمد حسين رأى ما صنعه الصناع قبله من سفن وعرف صفاتها الملاحية الجيدة، فاستطاع بذكائه وقدراته الكبيرة أن يطور فنه ويحسن فيه حتى بلغ تصميم البوم على يديه حد الكمال.

ولم يكن الأستاد محمد حسين متخصصا في صنع السفن لعائلة واحدة من عائلات التجار الكبار في



الكويت، وإنما كان يصنع السفن للجميع، فقد صنع العديد من السفن للحمد، كما صنع بعض السفن للصقر، وسفينة واحدة للعثمان. كما صنع بعض السفن للمرزوق والخرافي وأبو قماز والعماني وغيرهم. ولقد كان محمد حسين على علاقة جيدة بالأستاد أحمد بن سلمان وكان يصنع له السفن التي لا يجد حجي أحمد متسعا من الوقت لبنائها. وكانت لمحمد حسين عمارة خاصة به في منطقة الشرق، ولم يذهب خارج الكويت لبناء السفن كما فعل بعض الصناع.

وبعد أن أفل نجم السفر، وقل الطلب على صناعة السفن، تقاعد محمد حسين بهدوء، ولزم منزله، وكان يذهب في بعض الأحيان إلى «منجرة» اشتراها لقطع الأخشاب وكان يجلس على حصير على الأرض يسترجع الماضي وما قام به من أعمال. فقد عمل طوال ثلاثين عاما، وصنع سفنا هي آيات من الجمال والإتقان. وفي إحدى السنوات طلب منه التاجر عبدالعزيز حمد الصقر ان يصنع له سفينة فلم يوافق لأنه لايحسن العمل مع الغرباء، حيث لايوجد قلاليف كويتيون شباب يمكن تجنيدهم في هذه الحرفة كما كان الأمر في الماضي، ولا وجود لتلك الروح العاشقة للعمل والمتفانيه فيه، فلم يعرض نفسه للإزعاج نتيجة للتعامل مع القلاليف الأجانب. وفي آخر عام ١٩٧٨ توفي الأستاد محمد حسين بوعليان عن عمر يناهز الخامسة والثمانين بعد أن أصيب بكسر في ساقه، ولزم سريره في مستشفى العظام عدة أسابيع، رحمه الله رحمة واسعة.

علي عبدالله عبدالرسول

آخر الكبار من صنّاع السفن الكويتيين، ومن الصنّاع القلائل الذين تعلموا فنون هذه الصناعة عن العديد من كبارها، فقد عمل سنين طويلة مع الأستاد أحمد بن سلمان ومع الأستاد عبدالله بن محمد وابنه محمد بن عبد الله،



الأستاد علي عبدالرسول مع المؤلف في عمارته عام ١٩٨٦

كما تعلم بعض الوقت من الأستاد علي بن حسن والأستاد حمود بن حسن عندما كان هذا الأخير يقوم بصنع البوم «كاكة» في الهند، فنشأ يملك خبرات جيدة ومتنوعة في صناعة السفن أكسبته مكانة مرموقة في تاريخ صناعة السفن الكويتية.

ولا يكفي أن نطلق على هذا الرجل لقب أستاد كبير لأنه كذلك إنسان كبير عرف بمحبته للآخرين واحترامه للإنسان وعدم التفوه بكلمة واحدة تعيب الآخرين. إنه إنسان ذو نفس عالية وأخلاقه رفيعة، وتواضعه الجم جعل اسمه على لسان كل من له علاقة بالبحر والسفن والسفر في الكويت وفي العديد من مواني الخليج.

كان حجي علي عبدالرسول ولدا يلعب مع الأولاد في حيهم (فريج البحارنة) عندما شاهده الأستاد أحمد بن سلمان، الذي أنّبه على اللعب مع الصغار قائلا له: «لماذا



تلعب مع الأطفال وأنت شاب كبير . . لماذا لا تأتي عندي في العمارة وتتعلم فهذا خير لك من اللعب مع الأطفال» . يقول الأستاد علي عبد الرسول : « إن كلمات الأستاد أحمد هذه تركت في نفسي أثرا كبيرا عدت بعد ذلك إلى المنزل وأنا حزين من جراء ما سمعت ، وفي اليوم التالي ذهبت إلى «العمارة» حيث وضع الأستاد أحمد في يدي «مجدحا» وطلب مني التمرن على استخدامه . وبعد ستة أشهر استطعت أن أدق المسامير في الألواح ، وما أن اكملت السنة الأولى إلا وأنا قلاف أعمل فوق السطح مع القلاليف» . وكان حجي أحمد في ذلك الوقت يرقبه عن كثب وكأنه كان يحس بأن هناك طاقة كامنة في ذلك الشاب الصغير ستؤهله في يوم من الأيام لكي يصبح أستادا له مكانته .

ومكث الشاب علي يتمرن على الصناعة على يد الأستاد أحمد بن سلمان مدة تقارب ١١ سنة تعلم خلالها كل ما وسعه تعلمه من ذلك الأستاد الكبير . ويروي أنه عندما كان يقوم بصنع جالبوت في عمارة حجي أحمد في إحدى السنوات ، أقبل عليه حجي أحمد وأخذ يتفحص الجالبوت ثم قال له بعد ذلك «هذه جالبوت عظيمة . . أنا لا أستطيع أن أصنع واحدة مثلها» . وكان ذلك بقصد التشجيع له بالطبع .

كما روي أنه في إحدى السنوات ، وحينما كان يعمل في عمارة حجي أحمد ترك العمل فجأة وذهب إلى الساحل حيث اصطف الرجال والنساء والأطفال ينتظرون عودة سفن الغوص بعد انتهاء الموسم (القفال) . ولم يستطع أن يقاوم حبه لرؤية السفن بالمئات عائدة إلى المدينة . ولما رآه الأستاد أحمد في اليوم التالي سأله عن تركه للعمل فأجابه : «لم أستطع أن أقاوم نفسي . . لقد جذبني القفال إليه» ، فابتسم له حجي أحمد ولم يعاتبه على ذلك .

وترك عمارة حجي أحمد بعد ذلك وعمل مع الأستاد عبدالله بن محمد ، كما سافر لمدة سنتين مع النوخذة جاسم المبارك إلى الهند في بوم «نايف» ؛ حيث عمل هناك مدة قصيرة مع الأستاد حمود بن حسن . ولقد استفاد كثيرا من سفراته هذه حيث زادت في خبرته في صنع السفن بحسب ما تتطلبه طبيعة الإبحار في بحر العرب والخليج .

ثم عمل مع الأستاد محمد بن عبدالله عندما كان يصنع السفينة المشهورة «المهلب» في سنة ١٩٣٧ ، وفي تلك الأثناء ، أعجب بعمله التاجر ثنيان الغانم الذي طلب منه صنع سفينة له (تشالة) لنقل الصخور إلى الساحل . لكن حجي علي تردد قائلا إنه لم يسبق له أن صنع سفينة كبيرة ، لكن ثنيان شجعه قائلا إنه سوف يوصي الأستاد أحمد بن سلمان بالمرور عليه والإشراف على عمله .

وبدأ العمل وأخذ حجي أحمد يمر عليه ويشجعه ويرشده حتى اكتمل بناء السفينة ، فأعجبت ثنيان الذي طلب منه صنع سفينة أخرى مثلها له . ثم جاء الاختبار



الأستاد علي عبد الرسول حين كان يصنع سفينة للتاجر خالد الداود المرزوق وإخوانه ، وعن يمينه سعود ابن التاجر خالد المرزوق ، وعن يساره ناصر بن عبد العزيز المرزوق .



الأستاذ علي عبدالرسول يتسلم جائزة من المرحوم عبدالعزيز حسين ، وزير الدولة آنذاك ، في الحفل الذي أقامته على شرفهم مؤسسة الكويت للتقدم العلمي عام ١٩٨١

النهائي للشاب علي حين طلب منه ثنيان صنع سفينة له من نوع البوم متوسطة الحجم. وقبل الشاب الطلب وبدأ العمل، وكان الأستاذ أحمد يزوره من حين لآخر، وكان يقول له: «شغلك جيد . . داوم على استخدام الهنداسة . . لا تدعها تسقط من يدك . .». وانتهى بناء السفينة فكانت على أحسن ما يكون وعرفت باسم بوم «فتح الخير». وكانت من السفن الجيدة الصنع و«الطويلة العمر» حيث سلمت من الضياع. ومازالت معروضة في معرض السفن الشراعية الكويتية. وتوالت عليه الطلبات لصنع الأبوام، فصنع بوم «المثنى» لعبداللطيف محمد ثنيان، وبوم «اليارديله» وبوم «الوسمي» لثنيان الغانم وأخيه محمد، وبوما آخر للمرزوق وغيرها من السفن، وجاءه الناس من مختلف الموانى الخليجية يطلبون منه بناء السفن لهم، وكان يعطي خير ما عنده من فن ومهارة. وفي أحد الأيام (من عام ١٩٧٩) شاهد أحد القلاليف لا يحسن دق مسمار في لوح فأنبه قائلا: «اضرب مسمارك جيدا، فأنا قد استلمت من صاحب السفينة مالا ولم أستلم منه حصى».

وفي عام ١٩٦٠ انتقل الأستاذ علي عبدالرسول مع مجموعة من القلاليف إلى «عماير» لهم خارج مدينة الكويت في قرية الدوحة، وهناك في عمارته قام بصنع العشرات من سفن القطاعة وسفن صيد الأسماك. وكان يجلس في المساء في ديوانه في ضاحية الدعية حيث كان يستقبل زملاءه وأصدقاءه، وكان مجلسه هذا يوفر فرصة



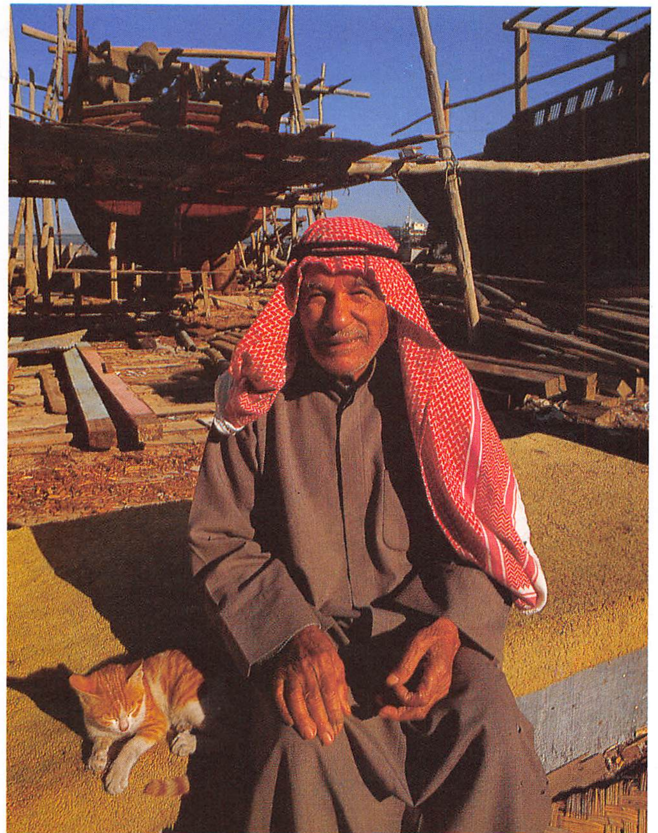
ثمينة لمن يود أن يتعرف على طباع أهل الكويت القدامى، ويتعلم تاريخ صناعة السفن الشراعية الكويتية. ولعله من حسن حظ المؤلف أن يكون واحدا من رواد هذه الديوانية التي كانت مصدرا هاما للكثير من المعلومات التي حواها هذا الكتاب.

وحين زارت الكويت الملكة إليزابيث - ملكة بريطانيا - في فبراير من عام ١٩٧٩ قامت بزيارة لقرية الدوحة حيث استقبلها الأستاذ علي عبدالرسول في عمارته وقدم لها الحلوى والقهوة، وتحدث لها عن طريقة أهل الكويت في صنع السفن. وفي عام ١٩٨٠ كلفه صاحب السمو أمير البلاد الشيخ جابر الأحمد بصنع يخت خشبي له، فجاء هذا اليخت تحفة فنية، هو في الواقع من أجمل ما صنع من يخوت في الكويت.

ثم فاجأه الغزو العراقي عام ١٩٩٠، وصمد في منزله مع الصامدين، وتحمل إهانات الغزاة بقوة إيمانه وصبره حتى منّ الله على الكويت بالتحرير، فعاد ديوانه عامرا برجاله.

وفي عام ١٩٩٤ تمكن الكاتب من العثور على البوم الكويتي «فتح الخير»، وهو أول سفينة من نوع البوم قام بصنعها الأستاذ علي عبدالرسول. وأعيدت إلى الكويت وقام الأستاذ علي بترميمها بمساعدة أخيه الأستاذ حسن عبدالرسول. ولقد كانت فرحة الأستاذ علي عبد الرسول بهذه السفينة كبيرة. ولما أعدت هذه السفينة لزيارة صاحب السمو أمير البلاد، فاجأه القدر المحتوم.

فقد كنت جالسا معه في عمارته ننتظر طعام الغداء، فشعر بألم في صدره ونقل إلى المستشفى، وتحسنت حالته بعد أسابيع وعاد إلى المنزل حيث أمضى أياما معدودة وأسلمت روحه الطاهرة إلى ربها في فجر يوم الأربعاء ٦/ ١٢/ ١٩٩٥ بعد أن عاش حوالي تسعين عاما، فكانت الخسارة به كبيرة لا تعوض.





إلى اليمن: الأستاذ علي عبد الرسول في عام ١٩٩٥ بالقرب من السفن التي قام بصنعها في عمارته، وإلى اليسار منه، صورته في آخر شهر من حياته حين كان يصنع تشاله للسكرتير الأول للسفارة البريطانية في أكتوبر ١٩٩٥.



فردان بن أحمد الأستاد

هو ابن الأستاد أحمد بن سلمان، وسليل أسرة عريقة في صناعة السفن. يكفي أن يكون جده حجي سلمان الأستاد ووالده أحمد بن سلمان أحد أكبر صنّاع السفن في الكويت والخليج قاطبة.

تعلم فردان أصول الصناعة على يد أبيه أحمد الذي كان يصحبه معه إلى «العمارة» حيث أخذ يدربه في البدء على صنع سفن صغيرة من نوع الشوعي لا يزيد طول الواحد على ٦ أذرع، ثم أصبح مساعدا لأبيه يشرف على القلاليف حتى اكتملت لديه المقدرة على صنع السفن وأصبح مستعدا لصنع البوم. وفي أحد الأيام كلفه والده صنع بوم للتاجر يوسف المرزوق ذي حمولة تقارب ٢٧٠٠ منّ من التمر. وبعد أشهر اكتملت صناعة السفينة فأصبحت جاهزة للإنزال، وكان عمر فردان في ذلك الوقت لا يزيد على ٣٥ عاما.

واستمر فردان بعد ذلك في صنع السفن، فصنع مع والده الكثير من التشايل وحمال باشي للنقل الساحلي الكويتي، ثم ساعد والده في صنع السفينة الكبيرة المعروفة باسم «مركب الغانم» للنوخذة أحمد الغانم. وبعد ذلك أعطاه والده المزيد من الثقة والمسؤولية واعتمد عليه وعلى الأستاد موسى سبتي لمراقبة العمل في العمارة.

وفي إحدى السنوات جاء الكويت خبير روسي في صنع السفن، وطلب أحد الصنّاع لمساعدته واختير الأستاد فردان، غير أن فردان اختلف مع الخبير منذ أول أسبوع نظرا لأنه لم يكن مجرد قلاف، بل أستاد وصانع له طريقته المميزة في الصناعة، ولم يستمر في العمل تاركا الخبير الروسي يصنع السفينة على طريقته.

وأما السفن البخارية «اللنجات» فقد صنع فردان العديد منها، كما أنه صنع مركبا للشيخ عبدالله السالم وآخر للشيخ جابر الأحمد الصباح حاكم الكويت الحالي.



الأستاد فردان بن أحمد بن سلمان

وعندما بدأت أموال البترول تسيطر على الحياة في الكويت، وأصبح من الصعب الحصول على قلاليف كويتيين، ترك فردان العمل، وفي مقابلة معه أجرتها مجلة «الكويت» سنة ١٩٦٩. أظهر استياءه من اضمحلال صناعة السفن ومن صعوبة الاستمرار في العمل.

وفي سنة ١٩٧٧ مرض فردان وأدخل المستشفى، ومات في مستشفى الصباح وعمره يقارب ستين عاما، تاركا أخاه سلمان من بعده كآخر أبناء أحمد بن سلمان الأستاد.



موسى سبتي سلمان

عندما يذكر الأستاد فردان بن أحمد الأستاد فلابد من ذكر الأستاد موسى سبتي الذي لازم فردان ملازمة أخوية وعمل معه في عمارة الأستاد أحمد بن سلمان السنين الطويلة.

ولد موسى في الكويت، وما أن أصبح صبيا حتى بدأ يذهب إلى حيث يعمل حجي سلمان الأستاد ليقوم بنقل قشارة الخشب (القشبار) ويساعد القلاليف وهم يعملون. وما أن مات حجي سلمان حتى أصبح موسى قلافا يعهد إليه بضرب المسامير. ثم صحبه الأستاد عبدالله محمد ليعمل قلافا معه في صنع بوم لشاهين الغانم، وكان موسى يتقاضى ١٢ آنة في اليوم (الروبية = ١٦ آنة). وبعد ذلك صحبه الأستاد محمد بن عبدالله عندما كان يصنع البوم «المهلب» سنة ١٩٣٧، ولكنه لم يعمل طويلا مع هذا الأستاد حيث ذهب إلى «عمارة» أحمد بن سلمان الأستاد لكي يبدأ عمله كأستاد متدرب على صنع السفن. ولا شك في أنه تعلم الكثير من فنون الصناعة على يد هذا الأستاد، واكتملت لديه فنون الصناعة، فقام بصنع «بوم زياد» للتاجر عبد المحسن الناصر الخرافي (حمولة ٣٠٠٠ منّ) بالتعاون مع الأستاد فردان، ثم صنع بوم «بيان» للتاجر يوسف المرزوق. كما أنه صنع «حمال باشي» المعروف باسم «النسر» بإشراف الأستاد أحمد بن سلمان، و«يخت» الشيخ عبدالله السالم الصباح (بالتعاون مع فردان). كما أنه صنع العديد من سفن الغوص وسفن نقل الماء. وعندما توفى الأستاد أحمد بن سلمان ترك الأستاد فردان العمل ومعه الأستاد موسى سبتي الذي عمل في الميناء. ولعل

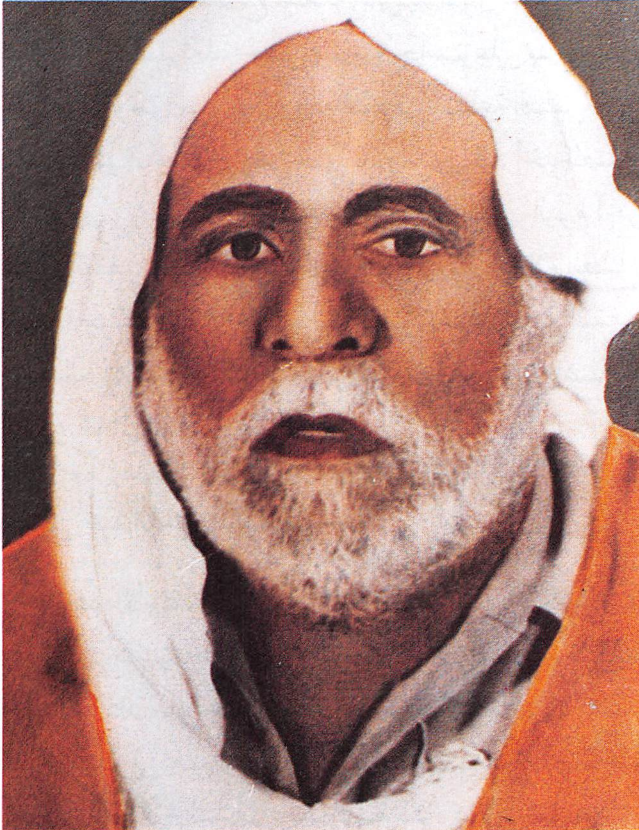
الأستاد أحمد بن سلمان في عمارته في مدينة الكويت القديمة وعن يمينه ابنه فردان، وعن يساره الأستاد موسى سبتي في الخمسينيات من هذا القرن

السبب في ذلك أن فردان لم يجد من السهل الاستمرار في الصناعة. توفى الأستاد موسى سبتي في عام ١٩٧٧ عن عمر قارب ٨٦ عاما، وله مقابلة تلفزيونية سجلت عام ١٩٦٧ ضمن برنامج (صفحات من تاريخ الكويت) مع الأستاد سيف الشملان. وعنه يقول أبو أحمد (غلوم قبازرد): «إن حجي موسى أستاد قدير، وربما فاق بعض الأستادية في فنه وفي نوع السفن التي صنعها وبخاصة البوم (بيان)».

وفي المقابلة التي أجراها سيف الشملان مع الأستاد موسى سبتي (صفحات من تاريخ الكويت) ذكر سيف أن الأستاد محمد ثويني أخبره أن من «الأستادية» القدامى الذين كانوا يعملون في الكويت، الأستاد إبراهيم المنصور، وحمود العميري، ومحمد المرزوق، وأحمد بن حسين الذي كان يصنع «البغال» لعائلة العبدالجليل، كذلك الأستاد علي الغضبان الذي صنع آخر بتيل في الكويت لعائلة الدبوس، وسفينة أخرى من نوع «البقارة» لسعود المطيري. كما أن الأستاد موسى سبتي ذكر في المقابلة ذاتها أنه كان صغيرا عندما كان الأستاد حامد الحسن (أخو الأستاد علي بن حسن) والأستاد عبدالرسول جمعة من «الأستادية» العاملين بصناعة السفن في الكويت آنذاك.



إلى أعلى: الأستاد موسى سبتي سلمان، وإلى الأسفل: الأستاد محمد ثويني



محمد ثويني

هو واحد من أكثر صناع السفن الكويتية خبرة ومن وأطولهم عملا في صناعة السفن. ولد في «فريج البحارنة»، وتعلم مبادئ الصناعة من ابن خالته الأستاد حسين بن منصور، وقد كان أهله «المبيريچ» نواخذة وأهل سفر، وكان لم يزل شابا عندما صحبه أستاد الكويت الكبير صالح بن راشد إلى مدينة «كاليكوت» على الساحل الغربي للهند لصنع السفينة الكبيرة والمعروفة باسم «نور البر والبحر»، ولا شك في أن عمله مع هذا الأستاد المشهور قد أكسبه خبرة جيدة في فنون هذه الصناعة وأساليبها.



ركب الأستاد محمد ثويني مع النوخذة يوسف ثنيان في سفينته أستادا لمدة لا تقل عن ست سنوات، كما ركب أستادا على ظهر السفينة المعروفة بـ «الداو» عندما كانت تحت قيادة النوخذة محمد سليمان لمدة خمس سنوات، ثم مع أحمد الخرافي في سفينته «منصور»، وكان عليها عندما غرقت أمام ساحل «كوة» في الهند.

ولقد قام الأستاد محمد ثويني ببناء العديد من السفن مثل بوم «المزيدي» وبوم «بوشويشة» وغيرها من السفن متوسطة الحمولة. كما عمل طويلا في إصلاح السفن وإعدادها للسفر (دركال). ولما تضاءلت فرص السفر على السفن في الكويت في بداية الخمسينيات من هذا القرن، ترك الأستاد محمد ثويني العمل حتى وافاه الأجل في الكويت في عام ١٩٧٣.

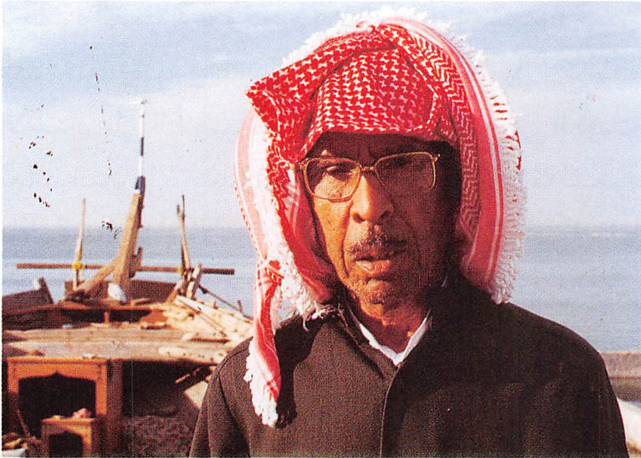
حسن عبدالرسول وجاسم عبدالرسول وخليل بن راشد

تعلم هؤلاء الصناع الثلاثة على يد كبار صنّاع السفن الكويتيين، فقد تعلم حسن وقريبه جاسم على يد الأستاد علي عبدالرسول، وعملا معه فترة في صناعة السفن حتى أتقنا مبادئها. وتعلم خليل على يد والده راشد أحد الصنّاع المعروفين. ويعتبر الأستاد حسن عبد الرسول اليوم آخر صناع السفن المحترفين في الكويت، ويمتاز هؤلاء الصناع بأنهم «أستادية السفر»، أي أنهم كانوا يسافرون مع السفن في بداية الموسم إلى الهند وأفريقيا، ويقومون بإصلاح السفن خلال الرحلة.

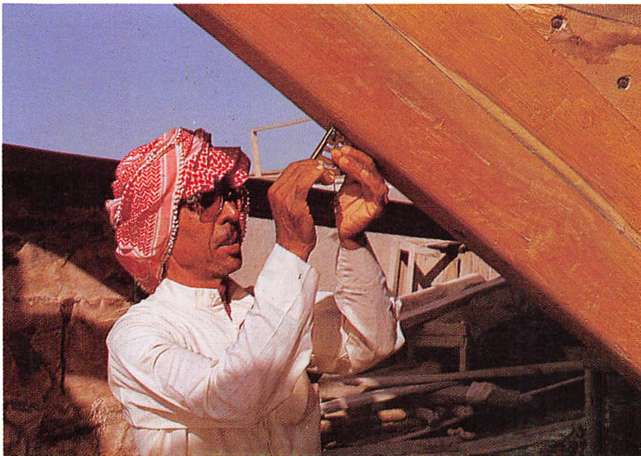
حسن عبدالله عبدالرسول

يعتبر الأستاد حسن من أواخر صنّاع السفن الكويتيين، ومن أكثرهم نشاطا وحيوية. تعلم فنون الصناعة على يد أخيه الأستاد علي عبدالرسول كما تعلم عند الأستاد أحمد ابن سلمان في عمارته، ولم يزل شابا صغيرا عندما بدأ العمل بإصلاح السفن الكويتية التي كانت تقف أمام الساحل. ويروى أنه ذات يوم طلب إليه وإلى العديد من القلاليف إبدال قاعدة السفينة «المثنى» للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم والتي صنعها الأستاد علي عبدالرسول، فأتموا العمل في ظروف سيئة للغاية، حيث كان الواحد منهم غائصا حتى منتصفه بالطين وفي ظلام الليل، وبمساعدة مصابيح الجاز اليدوية.

وما أن أتم العشرين من عمره حتى بدأ في السفر على ظهر السفن الشراعية كأستاد يقوم بإصلاح ما تحتاج إليه السفينة في أثناء الرحلة، فركب أول مرة مع النوخذة عبدالوهاب خليفة شاهين الغانم في «بوم الجوعان» حيث ذهبوا إلى الهند، وكان معهم النوخذة الشاب عبدالله



إلى أعلى: الأستاد حسن عبدالرسول على سطح البوم «فتح الخير»، وإلى الأسفل: في عمارته في الدوحة.







القطامي يتعلم من قريبه النوخذة عبدالوهاب أصول الملاحة. وفي الهند لم يستطيعوا بيع كل ما عندهم من تمر (زهدي) فأبحروا من الهند إلى سقطرة ثم إلى ممباسا على الساحل الأفريقي الشرقي مباشرة حيث باعوا كل ما عندهم من تمر، وتوجهوا إلى دلتا الروفيجي حيث شحنوا السفينة بأخشاب «الچندل» وتوجهوا إلى زنجبار. وهناك اشترى الچندل منهم النوخذة عبدالوهاب بن عيسى قبطان البوم «ابن رشدان»، وبعدها ذهبوا إلى «لامو» حيث اشتروا (چندل) وتوجهوا إلى الكويت. واستمر حسن يركب مع النوخذة عبدالوهاب بن خليفة أربع سنوات متتالية، نزل بعدها من بوم «عبدالوهاب» وركب مع النوخذة خالد المبارك في بوم صغير للتاجر محمد ثنيان الغانم إلى الهند. ولم يستمر معه السنة التالية، بل ركب مع النوخذة المعروف أحمد الخشتي في البوم المشهور «النامسة» حيث ذهبوا إلى

إلى أعلى: الأستاذ حسن عبدالرسول مع سمو الشيخ جابر الأحمد حاكم الكويت حين زيارته للبوم «فتح الخير» عام ١٩٩٦، وإلى الأسفل: مع مجموعة من الأستادية في الحفل التكريمي الذي أقامته لهم مؤسسة الكويت للتقدم العلمي.



الهند. ولم يعجب حسن كثيرا بالنامسة ولا بصفاته الملاحية. وفي السنة التالية ركب مع النوخذة فهد بن موسى في السفينة المشهورة «بوم ولد مبارك» حيث وجد هذه السفينة من أفضل ما شاهده وركب عليه من سفن (حلاته ماكو مثلها) عندما سافر عليها إلى الهند. وبعد ذلك ركب مع النوخذة ناصر القطامي في بوم وشار (جديد) واسمه «البدري»، وكان حملهم أول الموسم علب صفيح بها وقود (بنزين) من الكويت إلى بر الياش (على الساحل الإيراني)، ثم توجهوا إلى كراتشي وبومباي وشحنوا من بومباي الأقمشة مثل الكشمير والكريب إلى تجار البصرة من اليهود، وكان ذلك إبان الحرب العالمية الثانية.

ولكن ما إن أتم حسن هذه الرحلة حتى جاءه نبأ أليم، لقد غرق النوخذة بلال الصقر هو وبحارته في البوم «الوسمي»، ولم ينج منهم إلا ١٣ رجلا، ولم يكن أخوه عيسى من الناجين، ولم تستطع والدته أن تتحمل فقد ولدها فحرمت عليه السفر هو وأخيه علي. ولزم حرفة بناء السفن وإصلاحها في الكويت حتى انتقل مع باقي القلاليف إلى الدوحة في سنة ١٩٦٠، وهناك قام بصنع العشرات من سفن صيد الأسماك (اللنجات). ولقد زاره الكثير من هواة صناعة السفن من الكويتيين والأجانب في عمارته، وكان يستقبلهم بكل حفاوة وسعة صدر. وحين عاد البوم «فتح الخير» إلى موطنه الكويت قام الأستاد حسن عبدالرسول بترميمه حتى عاد نموذجا حيا للبوم السفّار الكويتي. وكانت فرحته كبيرة حين زار أمير البلاد الشيخ جابر الأحمد الصباح معرض السفن الشراعية الكويتية وركب على سطح البوم «فتح الخير» عام ١٩٩٦ معربا عن فرحته بعودة هذه السفينة التاريخية إلى الكويت. ولقد طلبت منه مؤسسة الكويت للتقدم العلمي بناء سفينة من نوع البتيل لكي تضاف إلى السفن في معرض السفن الشراعية التابع للمؤسسة، وقام بمد قاعدة هذه السفينة وأتم بناء هيكلها، ولم يبق سوى السطح وتشكيل عمودي المقدمة والمؤخرة. غير أن القدر المحتوم لم يمهله لكي يكمل هذه السفينة. ففي أوائل شهر مايو ١٩٩٨ شعر بألم في بطنه،



الأستاد حسن عبدالرسول خلال صنع البتيل في عمارته عام ١٩٩٨

ثم أدخل المستشفى وأجريت له عملية، وعاد بعد ذلك إلى منزله، وتحسنت صحته ثم ساءت بعد ذلك ولفظ أنفاسه في ظهر يوم الأربعاء الموافق ١٣/ ٥/ ١٩٩٨ عن عمر قارب ٧٦ عاما. وكان آخر الأستادية الذين عملوا في صناعة السفن في قرية الدوحة منذ عام ١٩٦٠.. رحمه الله رحمة واسعة.

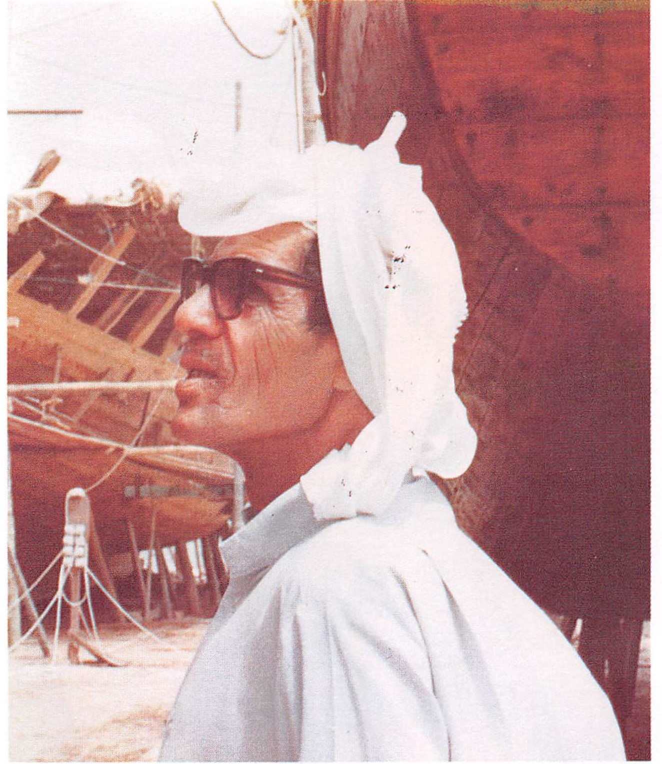
جاسم عبدالرسول

نحا الأستاد جاسم عبدالرسول منحى قريبه حسن، فبعد أن تعلم مبادئ الصناعة على يد الأستاد علي عبدالرسول، والأستاد أحمد بن سلمان بدأ العمل في إصلاح السفن في «النقعة»، وركوب السفن الشراعية الكويتية. وكان من أشهر السفن التي ركبها السفينة «المهلب» بقيادة النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي، والتي كان جاسم قد عمل في بنائها عندما كان يتدرب على يد الأستاد محمد بن عبدالله. وبعد سنين من السفر إلى الهند وأفريقيا



خليل بن راشد

تعلم خليل صناعة السفن من أبيه راشد، وبعد أن أتقن مبادئ الصناعة عمل مع الأستاذ علي عبدالرسول والأستاذ محمد حسين، وكان لذلك أكبر الأثر في إعداده وتدريبه حتى أصبح أستادا يسافر مع السفن الشراعية إلى الهند وأفريقيا. وكانت أشهر رحلاته مع النوخذة علي بن ناصر النجدي على ظهر السفينة «بيان». ولقد ذكر الكاتب آلن فاليرز خليلا بكثرة في كتابه «أبناء السندباد»، وأثنى على العمل الشاق والصبر الذي كان يتحلى به. ولقد كان النوخذة علي النجدي يثني عليه ويكرمه حتى بعد أن توقف السفر البحري إلى الهند وأفريقيا. وبعد أن ظهر البترول في الكويت توقف خليل عن السفر وأقام لنفسه عمارة في الدوحة بالقرب من عمارة حسن وعلي عبدالرسول، وأخذ يصنع سفن الصيد لأهالي الكويت والمنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية.



إلى الأعلى الأستاد جاسم عبدالرسول في عمارة بدر القطامي، وإلى اليسار: الأستاد خليل بن راشد وإلى الأسفل منه صورته حين كان شابا على سطح البوم «بيان» مع النوخذة علي النجدي عام ١٩٣٨.



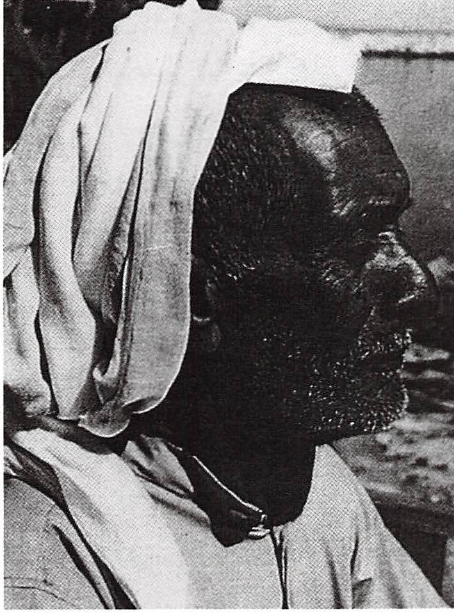


استقر جاسم في الكويت وأخذ يقوم بإصلاح العديد من السفن وكان من أهم ما عمل خلال هذه الفترة إصلاحه للبوم «المهلب». كما أنه أبدع في صنع قارب الماشوه التابع للبوم «المهلب» حتى غدت تحفة فنية شهد على جمالها وإتقانها كل من شاهدها من النواخذة والبحارة. لكن الأستاد جاسم عاد إلى الدوحة يصنع بها السفن حين طلب إليه ذلك النوخذة المرحوم بدر القطامي في أواخر السبعينيات، وبدأ بصنع سفن الصيد على اختلاف أحجامها. كما صنع كذلك سفينتين بديعتين من نوع البوم القطّاع. وفي عام ١٩٨٤ وبينما كان جاسم يعمل في الدوحة أصيب بنوبة قلبية وسقط على الأرض، ولما نقله النوخذة بدر في سيارته إلى المستشفى فارق الحياة عن عمر يقارب الخامسة والستين عاما، ولقد خسرت الكويت بفقده أحد الصنّاع المهرة، فقد كان جاسم متقنا لأي عمل يقوم به.

كما قام بصنع العديد من سفن الغوص (الشواعي) في الثمانينيات من هذا القرن، منها الشوعي الموجود في معرض السفن الشراعية الكويتية. ولم يتوقف عن العمل على الرغم من كبر سنه وضعف بصره، حتي توفي فجأة في الثالث عشر من شهر فبراير عام ١٩٩٢ عن عمر يناهز الخامسة والسبعين.



إلى اليسار: الأستاد خليل بن راشد يتحدث مع الشيخ عبدالله الجابر الصباح في الحفل الذي أقامته لهم مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، وإلى الأسفل: الأستاد خليل بن راشد خلال عمله في عمارته في الدوحة عام ١٩٧٩.



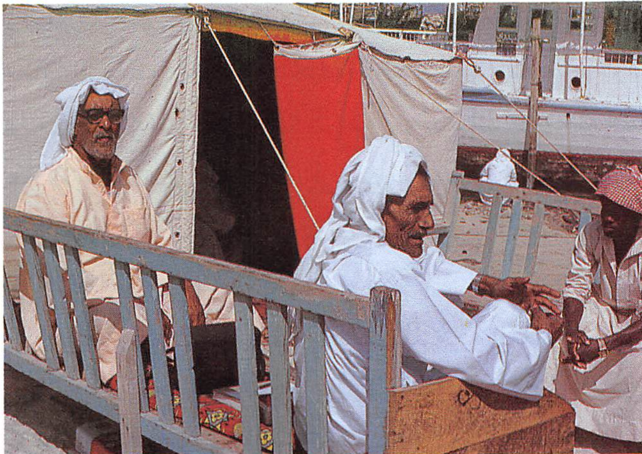
عبدالله الزاير

لم يشتهر عبدالله الزاير بصنع الخشب الكبيرة لتجار الكويت، ولكنه كان يلازم السفن في رحلاتها إلى الهند ليقوم بإصلاحها، كما أنه اشتهر بإصلاح السفن (الدركال) حين رسوها في النقعة. ولقد ذكر الأستاد علي عبدالرسول للمؤلف أن عبدالله الزاير صنع سفينة واحدة من نوع البوم. كما استمر في إصلاح الخشب في نقعة شملان حتى آخر حياته. وكانت له خيمة نصبها على الساحل أمام نقعة شملان يراقب فيها القلاليف وهم يقومون بإصلاح السفن حتى مرض وأصبح من الصعب عليه المشي، حتى توفي في حوالي عام ١٩٨١. ولقد كان رحمه الله مرجعا جيدا في تاريخ الكويت البحري وصناعة السفن فيها. وكان المؤلف يتردد عليه كثيراً في مكانه هذا وحتى وفاته رحمه الله.

إلى أعلى: الأستاد عبدالله الزاير، وإلى الأسفل منه وعن اليسار: الأستاد عبدالله الزاير بالقرب من الخيمة التي نصبها في نقعة شملان في أواخر سنوات حياته لإصلاح السفن.

علي بن جاسم الصباغة

الأستاد علي بن جاسم الصباغة من الجيل الأخير لصناع السفن الكويتيين، تعلم مبادئ هذه الصناعة على يد والده الأستاد المعروف جاسم الصباغة، ثم ساعده الحظ على إتمام تدريبه على يد ثلاثة من كبار صناع السفن في الكويت، أولهم الأستاد حسين الغضبان حيث عمل معه عدة سنوات، ثم انتقل إلى العمل مع الأستاد المعروف محمد بن عبدالله، ثم أكمل تدريبه على يد الأستاد الكبير محمد حسين بوعليان الذي لازمه سنين طويلة يتعلم كل ما استطاع تعلمه من هذا الأستاد اللامع. ولم يترك علي الصباغة الأستاد محمد حسين إلا بعد أن اعتزل هذا الأستاد صناعة السفن. فقد كان محمد حسين يثق بقدرات الشاب علي الصباغة، وكان يعطيه من الحرية والصلاحية بحيث يتصرف كما يشاء في أثناء العمل في صنع السفن الشراعية. حتى شب وأتقن حرفته، وبخاصة صنع «البوم السفار» الذي يعد بمثابة الاختبار النهائي لكل أستاد. ولكن ما أن أتم الشاب علي الصباغة تدريبه حتى بدأت أموال



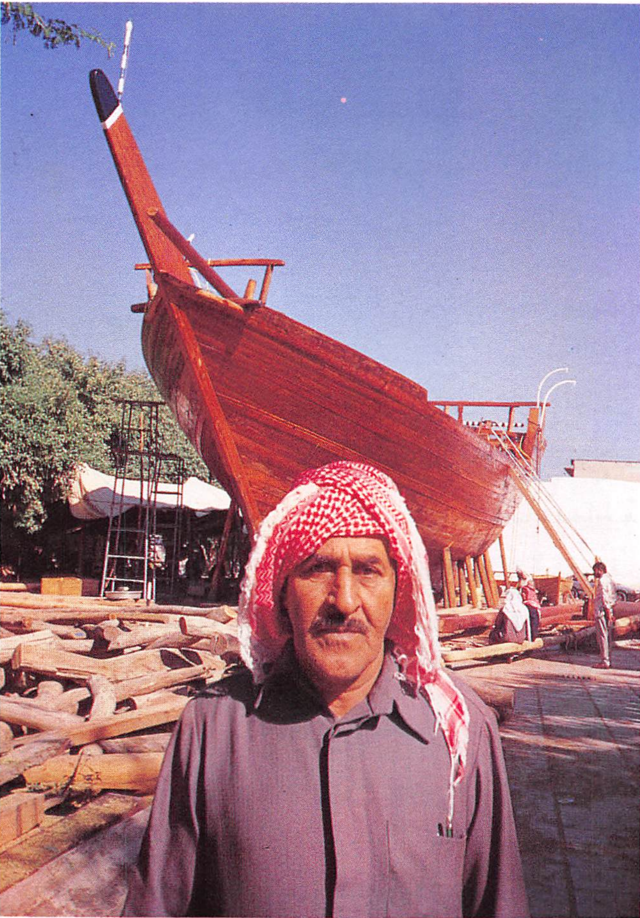


البترول تسيطر على الاقتصاد الكويتي فقل الطلب على الأبوام السفارة، فاضطر الأستاد علي الصباغة إلى ترك صناعة السفن، وعمل في النجارة فترة من الزمن، ثم تركها ليعمل مسؤولا عن «التكات» البخارية التابعة لميناء الشويخ، وكان خلال عمله هذ يقوم بإصلاح ما يطرأ على هذه «التكات» من عطل، وهذه صنعة أخرى أتقنها الأستاد علي الصباغة إضافة إلى حرفة القلافة. وبعد سنوات طويلة في عمله في ميناء الشويخ تقاعد عن العمل، وأصبح مالكا لعدة سفن لصيد الأسماك (اللنجات) يقوم على إدارتها وعلى إصلاحها إذا تطلب ذلك، بمساعدة ابنه الشاب خالد الذي ورث حرفة القلافة عن والده وجده.

وفي عام ١٩٩٦ حين أصدر الشيخ جابر الأحمد الصباح أمير الكويت أمره السامي بإعادة بناء المهلب - السفينة التي أحرقها الغزاة العراقيون- تم اختيار الأستاد علي الصباغة من قبل ديوان القلاليف الكويتيين لبناء هذه السفينة، وبدأ العمل في هذه السفينة يساعده مجموعة من الأستادية والقلاليف الكويتيين حتى أتم صنع «المهلب الجديد» في بداية عام ١٩٩٧، بعد عام كامل من العمل المتصل. وكان الأستاد علي الصباغة خلال عمله يستخدم كل ما لديه من خبرة جمعها نتيجة لعمله الطويل مع نخبة من أستادية الكويت. وكان يظهر من الخبرة والدراية ما يدل على حسن إعداده وتدريبه، وكان منظر الجدوم في يده وهو يعمل في الأخشاب متعة لكل متفرج يزور موقع العمل. حتى تم بناء هذه السفينة، وهي تقف اليوم في مكان «المهلب» القديم متحدية الغزاة الذين كانوا يودون هدم كل رمز من رموز هذا الوطن. وبعد أن أتم عمله هذا عاد الأستاد علي الصباغة إلى عمله السابق كمالك لعدة سفن لصيد الأسماك، ومازال حتى اليوم يذهب كل يوم إلى النقعة للإشراف على عمله هذا.

ولقد قامت مؤسسة الكويت للتقدم العلمي أخيرا بعقد اتفاق معه لبناء «سنبوك» يضاف إلى معرض السفن الشراعية التابع لهذه المؤسسة.





إلى أعلى: الأستاد علي الصباغة خلال زيارة الشيخ جابر الأحمد لموقع «المهلب الجديد» عام ١٩٩٦، وإلى الأسفل منه، الأستاد علي الصباغة حين كان يقوم بصنع «المهلب الجديد».



أسماء بعض «الأستادية والقلاليف» الذين عملوا في صناعة السفن في الكويت

- سيد محسن (أستاد البغلة «الهاشمي») .
- عبدالله بن أحمد بن يوسف (البغلة الهاشمي) .
- حجي علي الأستاد (البغلة الهاشمي) .
- أحمد الدبس (البوم حولي) .
- عبدالله عبدالرسول (البغلة البدري) .
- عبدالرسول محمد عبدالرسول .
- ناصر عبدالرسول (البوم ابن رشدان) .
- جاسم عبدالرسول (البوم المهلب) .
- محمد حسن الحدب (البوم فتح الخير) .
- ياسين عبدالنبي العريعر (البوم فتح الخير) .
- زيد عطية (بوم عيدالنصار) .
- محمد خليل أسود .
- عيسى عبدالرسول (البوم الوسمي) .
- أحمد محمد الأشوك .
- عبدالله محمد الأشوك .
- أحمد سلمان الأشوك .
- محمد علي الأشوك .
- عبدالحسين سلمان الأشوك .
- يوسف سلمان الأشوك .
- إبراهيم بن سيد محسن .
- إبراهيم بن منصور .
- أحمد بن حسين .
- حامد بن حسن .
- حسن بوعليان .
- عباس كروف .
- عبدالرسول بوعليان .
- عبدالرسول بن جمعة .
- عبدالله بن إبراهيم .
- عبدالله مرزوق اليوسف .
- محمد بن مرزوق .

- - علي عباس البزاز .
- يوسف بن إبراهيم .
- ناصر بوعليان .
- حسن بن عبدالله .
- أيوب بن بدر .
- جمعة بن عبدالله .
- حبيب بن كرم .
- حسن الأشوك .
- حمد الحربي .
- حيدر بن عباس .
- سيد حسن عاشور .
- صالح الأشوك .
- صالح الحربي .
- عباس حيدر .
- عبدالكريم مصطفى .
- عبدالله بن بدر .
- عبدالله بن عباس .
- عبدالله بن علي .
- عبدالمحسن بن عبدالعزيز .
- محمد بن حسن .
- محمد بن حسين .

محمد بن عبدالرسول .
- محمد علي جاسم .
- محمد بن محفوظ .
- مصطفى بن أحمد .
- يعقوب بن بدر .
- عبدالرسول الأشوك .
- حامد عبدالله .
- خلف بن ربيع .



- سالم بن محمد .
- سويد بن عبدالعزيز .
- سيد مهدي .
- عباس بن حسين .
- عمران بن ربيع .
- محمد بن عباس .
- محمد بوفرج .
- علي محمد ثويني .
- علي بن محفوظ .
- راشد أحمد الأستاد .
- حسين يوسف إبراهيم القلاف .
- محمد عبدالرسول القلاف .
- إبراهيم يوسف القلاف .
- سلمان الخارجي .
- يوسف بن إبراهيم .
- صالح علي العميري .
- محمد عبدالله محمد السلمان .
- عباس بن قمبر .
- محمود النجدي .
- غلوم جعفر عابدين .
- محمد سبتي القلاف .
- يعقوب بن مدن .
- إبراهيم خليل العرادي .
- يوسف حسين المرهون .
- عطية سلمان القلاف .
- سليمان عبدالنبي .
- راشد أحمد القلاف .
- حسين عيسى عبدالرسول .
- جواد عبدالله القلاف .
- صالح علي بن حمود .
- أحمد علي بن حمود .
- علي بن قمبر .
- يعقوب يوسف بن زيد .
- عبدالحسين بن زيد .
- محمد حسن بن زيد .
- عمران عبدالله بن زيد .
- مصطفى القلاف .
- محمد العباسي .
- محسن العباسي الأستاد .
- عيسى العباسي .
- محسن عبدالعزيز سليسل .
- إبراهيم عبدالعزيز سليسل .
- بدر عبدالعزيز سليسل .
- سعود عبدالعزيز سليسل .
- عباس عبدالعزيز سليسل .
- محمد عبدالله بن كرم .
- جاسم عبدالله بن كرم .
- مهدي عبدالله بن كرم .
- عباس بن حيدر .
- حيدر بن عباس .
- علي عبدالله غانم .
- عبدالله حمود بن حسن .
- أحمد عبدالله حمود .
- فاضل حسين .
- سيد سليمان أحمد .
- عبداللطيف حسين المرهون .
- ناجي علي القلاف .
- علي عبداللطيف القلاف .
- أحمد عبداللطيف القلاف .
- إبراهيم عبداللطيف القلاف .
- عبدالله عبداللطيف القلاف .



صور بعض الأستادية والقلاليف الذين عملوا في صناعة السفن الشراعية الكويتية



عبدالله محمد عبدالرسول



سليمان محمد الغضبان



عبدالرسول القلاف



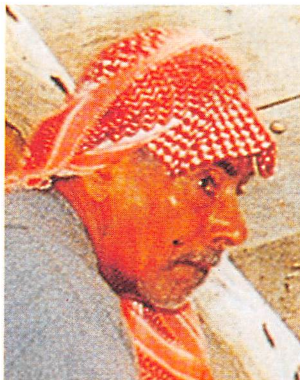
علي بوغنوم



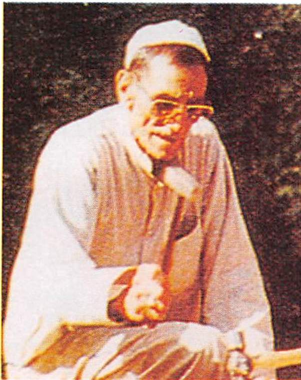
محمد عباس البزاز



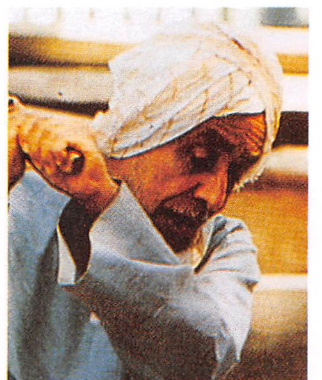
محمد حسن الحدب



ياسين عبدالنبي العريعر



محمد خليل أسود



زيد عطية



علي عباس البزاز

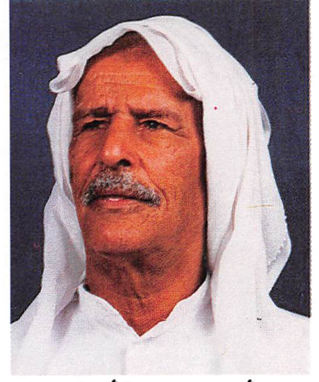


حسين يوسف القلاف



راشد أحمد القلاف

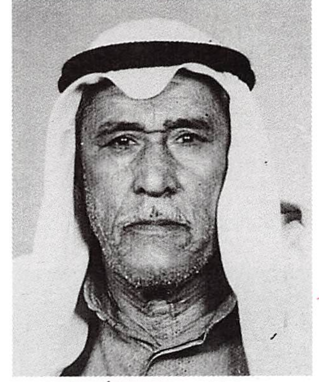



أحمد محمود الأشوك


عبدالحسين سلمان الأشوك


أحمد سلمان الأشوك

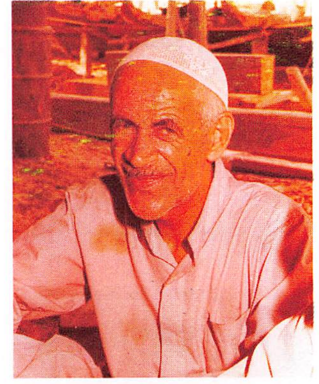

محمد علي الأشوك

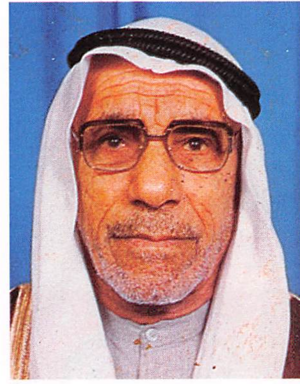

عبدالله محمود الأشوك

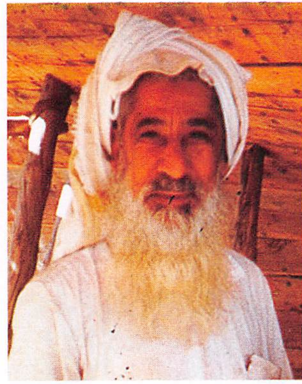

يوسف سلمان الأشوك

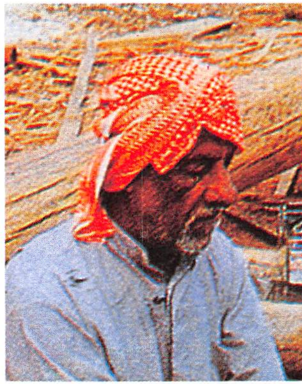

حسن سلمان الأشوك

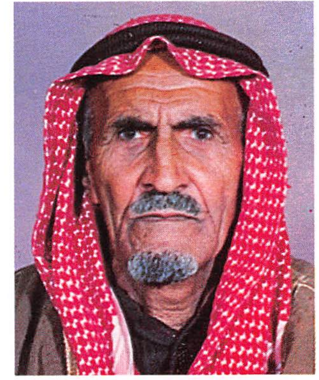

صالح سلمان الأشوك


خزعل الغضبان


محمد خلف جمعة


سيد سلمان أحمد


سلمان العريعر


محمد عبدالله السلمان


يوسف عبدالله


محمد عبدالرسول


حسين عيسى الأستاد



الفصل السابع

أشهر سفن الغوص والنقل داخل الخليج في الكويت

أشهر سفن الغوص والنقل داخل الخليج في الكويت

أولا : سفن الغوص على اللؤلؤ

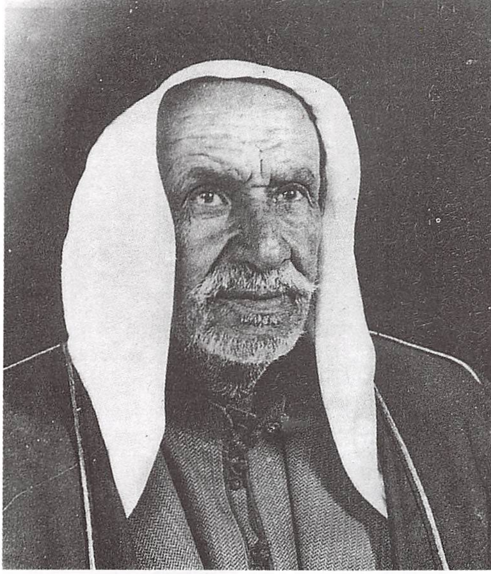
«البتيل» و «البقارة» و «السنبوك»، و «الشوعي»، و «الجالبوت» و«البوم» هي أهم السفن التي استخدمت في الغوص على اللؤلؤ في الكويت. وقد كان «البتيل والبقارة» من أقدم هذه السفن، ثم صرف النظر عنها ولم تعد تصنع لحرفة الغوص، بل سادت الأنواع الأخرى حتى نهاية هذه الحرفة الشهيرة في الكويت. كما استخدم «البلم» أحيانا في حرفة الغوص بجانب استخدامه في حرفة صيد الأسماك بعد انتهاء موسم الغوص في نهاية فصل الصيف.

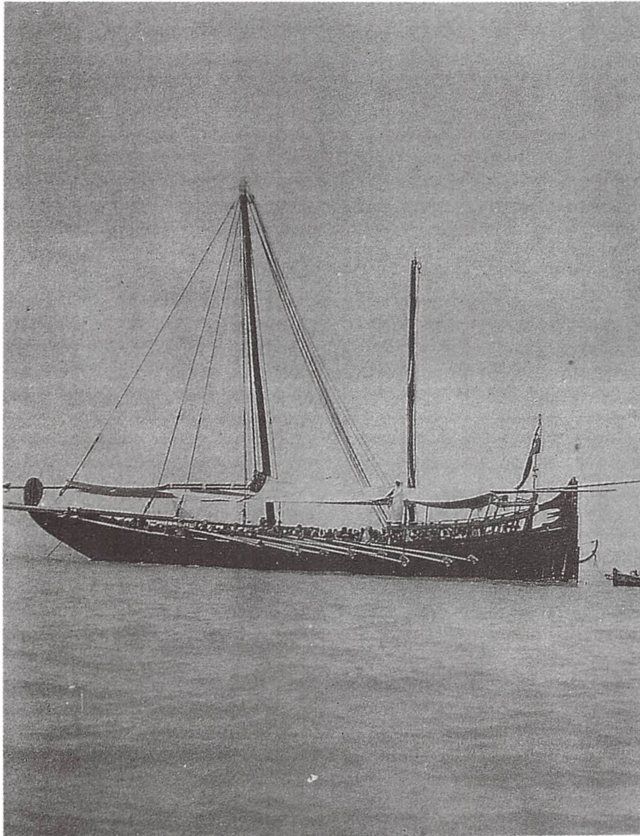
وفيما يلي وصف لبعض من أشهر سفن الغوص الكويتية:

البتاتيل والبقارات

«البتيل» من أقدم أنواع السفن التي استخدمت للغوص على اللؤلؤ في الكويت. ولقد اشتهر في تاريخ الغوص في الكويت البتيل **«سعيد»** الذي كان يستخدمه أمير الغوص (سردال الغاصة) راشد بن أحمد الرومي في كل سنة لجمع السفن إيذانا بانتهاء موسم الغوص. ولقد كان صغير الحجم نسبيا مما حدا بأهله إلى إطالته فأوصوا الأستاد عيسى بن حمود أن يطيل في قاعدته، وتم ذلك بعد أن «عضاه» أو أطاله الأستاد عيسى فأصبح من أجمل السفن التي يمكن رؤيتها في موسم الغوص. ولقد ركب على هذه السفينة أفضل البحارة والنهامة مثل عبد العزيز الدويش وسالم المرطة وغيرهما.

يوصف البتيل «سعيد» بأنه من أسرع سفن الغوص جميعها ماعدا سمبوك العماني الذي سبقه في أحد المرات. ويروى أن البتيل سبق مركب الشيخ أحمد الجابر فأوصى الشيخ أحمد الأستاد أحمد بن سلمان أن يصنع له مركبا





إلى أعلى : راشد بن أحمد الرومي ، وإلى الأسفل منه البتيل «سعيد»





من الصور النادرة منذ الأربعينيات بتيل رافع شراعه في عرض البحر ، وهذه الصورة ربما للبتيل «سعيد» في رحلة له للغوص على اللؤلؤ .



أفضل وأسرع من مركبه. وحين كسد سوق اللؤلؤ، فقد «سعيد» مكانته وبيع (بعد حوالي ٢٠ سنة) على أحد أهالي «الفاو» الذي طلب من الأستاد علي بن حسن أن يحول البتيل إلى بوم، وكان ذلك في شهر مايو سنة ١٩٣٧ كما يذكر الكولونيل ديكسون في كتابه (عرب الصحراء). ويقول بعض البحارة إن ديكسون حاول أن يمنعهم من تحويل البتيل إلى بوم نظرا لجماله، ولكنهم أبوا ذلك.

كما أشتهر أيضا كل من البتاتيل التالية: -

- **«سمحان»** للنوخذة ناصر بن راشد بورسلي.
- **«سمحان»** للنوخذة سعود المطيري.
- **«مزيعل»** للطواش شملان بن علي آل سيف.
- **«مساعد»** للنوخذة محمد بن بشر الرومي.
- **«مصارع»** للطواش حسين بن علي آل سيف.
- **«الوردي»** للنوخذة سالم بوقماز.

كما كان هناك عدد من البتاتيل للنوخذة سعد الناهض ولعائلة المناعي وعائلة المضاحكة وغيرهم من عائلات الكويت.

وأما البقارات فقد انقرضت في الكويت قبل انقراض البتيل فيها، ولم يحفظ التاريخ لنا سوى البقارات التالية: -

- **«الدسمة»** بقارة النوخذة أحمد المناعي.
- **«إزهية»** بقارة النوخذة راشد بن ناصر بورسلي
- **«الدسمة»** بقارة النوخذة دبوس الجلاهمة.
- **«الحمرة»** بقارة النوخذة علي بن سيف.
- **«بشارة»** بقارة النوخذة بشر بن يوسف الرومي.
- **«شردوه»** بقارة النوخذة جبر الجلاهمة.

كذلك كان هناك بقارات (حوالي عام ١٩١٠) لكل من محمد بن راشد بورسلي ولأحمد المناعي (اسمها الدسمة) بالإضافة إلى بقارة اسمها «سعيدة» غير معروف صاحبها وأخرى اسمها «خلاصة» غير معروف صاحبها كذلك*.

السنابيك

«سنبوك العماني (مشهور)

اشتهر صناع السفن الكويتيون بصنع السنابيك التي استخدمت في رحلات الغوص على اللؤلؤ. ولقد تبارى صناع السفن في الكويت بصنع أحلى وأجود السنابيك، ومنها «سمبوك العماني» الذي ربما صنعه الأستاد حمود بن بدر للنوخذة جاسم محمد العماني وأخيه محمد. ويصف الأستاد علي عبدالرسول «سمبوك العماني» بأنه لم يظهر في الكويت سمبوك أسرع ولا أكثر ارتفاعا منه. فحملاته مرتفعة جدا عن القاعدة مما يجعله يتطلب مدا أعلى لكي يطفو (صيخ)، كما أن ألواحه الأمامية كانت شبه واقفة لدرجة أن مقدمته كانت تشق الماء كالسكين. ولقد ساعده تصميمه هذا غير العادي على أن يصبح واحدا من أسرع السفن التي صنعت في الكويت. ويروى عن سمبوك العماني أنه وصل إلى الساحل قبل سفينة أمير الغوص المعروفة بالبتيل نظرا لسرعته الفائقة، مما أثار دهشة أهل الكويت. وأما مقدرته على الإبحار ضد اتجاه الريح فلا تحتاج للإطراء. ولقد عرف قائده النوخذة جاسم العماني كيف يستفيد من مميزات هذه السفينة الفريدة، وجعلها تدخل تاريخ الكويت البحري بجدارة. ويبلغ طول قاعدة هذه السفينة حوالي ٣٠ ذراعا (٤٥ قدما)، وقد ضاع في آخر الأمر كما ضاعت قبله الكثير من السفن الجميلة.

* راجع «تاريخ الغوص على اللؤلؤ...»، الجزء الثاني، ص ٣٩٤.



سنبوك الجلاهمة (منصور)

في البدء كان لأحمد الجلاهمة، وقد صنعه إما الأستاد حسين بن منصور أو صالح بن راشد أو حجي سلمان الأستاد نظرا لأنهم صنعوا أغلب السنابيك المشهورة في الكويت. ويروي الأستاد علي عبدالرسول أن الشيخ صباح الناصر أراد أن يشتري هذه السفينة غير أن صاحبها عرضها هدية عليه، ولكن الشيخ صباح استخدمها في الغوص سنتين ثم باعها صاحبها على تاجر اللؤلؤ المعروف عبدالرحمن يوسف الرومي. ويصف هذا السنبوك الأستاد علي عبدالرسول أنه سمبوك حلو. ويذكر المؤرخ سيف الشملان بأنه أكبر سمبوك صنع في الكويت، وأن آخر رحلة له في الغوص كان في سنة ١٩٣٩ (تاريخ الغوص على اللؤلؤ، الجزء الثاني)، وبعد ذلك ربما بيع واستخدم للنقل الساحلي (القطاعة) كما كان مصير الكثير من سفن الغوص آنذاك، وهناك سمبوك آخر لمحمد بن جبر الجلاهمة واسمه «مطيران».

سنبوك بوقماز

من السنابيك المعروفة في تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت، وقد كان يقوده النوخذة علي بوقماز، ويرجح أن يكون صانعه حجي سلمان الأستاد. ومع أنه صنع خصيصا لرحلات الغوص إلا أن أصحابه باعوه عند كساد الغوص وأصبح ملكا لرجل اسمه جاسم عقاب الذي زاد من ارتفاعه وجعله سفينة للنقل الساحلي بين موانى الكويت وإيران (قطاع)، حيث قام بحمل السمك المجفف والسكر وغيرها من الضروريات. ويقول التاجر غلوم قبازرد إنه وصل حتى ميناء كراتشي في الباكستان، ويبلغ طول قاعدته حوالي ٣٠ ذراعا (٤٥ قدما).

سنبوك الجلاهمة في رحلة للغوص عام ١٩٣٩



وهناك سنابيك أخرى لآل بوقماز من تجار اللؤلؤ الكويتيين .

سنبوك القضيبي (مشهور)

ولا نعرف على وجه اليقين من صنع هذه السفينة ، فقد يكون حجي سلمان أو حسين بن منصور أو حمود بن بدر ، ولكنه «سمبوك حلو . . حياباته حلوة . . ملبق» كما وصفه الأستاد علي عبدالرسول .

سنبوك ابن ياقوت

سفينة من صنع الأستاد حجي سلمان ، ويعتبر من السنابيك المشهورة في تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت واسمه «ستيشن» ، وهو للنوخذة عبدالعزيز الياقوت . وهناك سمبوك آخر اسمه «نافل» للنوخذة عبدالرحمن الياقوت .

سنبوك بوسلاموه

وقد صنعه كذلك الأستاد سلمان ، وعنه يقول الأستاد علي عبدالرسول إنه «سمبوك حلو . . حلو وايد . . » .

سنبوك ولد غيث

ولا نعرف من صنعه مع أنه من السنابيك المشهورة في تاريخ الكويت البحري .

سنبوك المناعي

ولا نعرف من قام بصنعه مع أنه يتردد على ألسنة الكثيرين من أهل البحر ، ويظن الأستاد علي عبدالرسول أن حجي عيسى بن مكي ربما كان هو الأستاد الذي صنعه .

سنبوك بن حقان

وقد قام بصنعه الأستاد حمود بن بدر للنوخذة محمد بن حقان ، ويبلغ طول قاعدته حوالي ٢٨ ذراعا (٤٢ قدما) ، واسمه «مطيران» .

سنبوك أحمد راشد النجادة

من السنابيك الكبيرة والمشهورة في تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت ، ولقدصنع في الأصل للتاجر حمد الصقر بواسطة الأستاد علي بن حسن . ثم باعه حمد الصقر على النوخذة أحمد راشد النجادة الذي استخدمه في رحلات الغوص على اللؤلؤ . ولقد سمي «بالموتر» بعد أن وصلت السيارة الكويت في عهد الشيخ مبارك الصباح .

سنبوك أولاد سعد

صنعه الأستاد حسين بن منصور ، وتبلغ طول قاعدته حوالي ٣٠ ذراعا (٤٥ قدما) .

سنابيك بن دويسان

وعددها اثنان ، أحدهما من السنابيك الكبيرة ، وهما من السفن الحلوة (محمل بحر) .

سنبوك المطيري

اسمه «سمحان» ، ولا نعرف من صنعه ، وهو للنوخذة سعود المطيري .

سنبوك ولد أحمد

صنعه الأستاد حمود بن بدر ، وتبلغ طول قاعدته حوالي ٢٨ ذراعا (٤٢ قدما) .

هذه بعض السنابيك المشهورة التي صنعت في الكويت وخدمت في حرفة الغوص على اللؤلؤ في مياه الخليج . وإذا عرفنا أن عدد سفن الغوص في الكويت في الثلاثينيات كانت تعد بالمئات ، فلا داعي للتنويه بأن هناك الكثير من السفن الجيدة التي أغفلنا ذكرها هنا نظرا لعدم توافر المعلومات عنها .



الشواعي

الشواعي (جمع شوعي) من السفن التي صنعها الكويتيون لحرفة الغوص على اللؤلؤ، وهي أصغر حجما من السنابيك. والشواعي كانت من الكثرة في الكويت في الماضي بحيث يصعب على الإنسان حصرها. وتتراوح طول قاعدة الشوعي ما بين ٢٦ إلى ٢٩ ذراعا (٣٩-٤٥ قدما)، كما أن صيادي الأسماك في الحي الشرقي من الكويت كانوا يستخدمون الشواعي في صيد الأسماك. وأما صيادي الأسماك في الحى القبلي (الغربي) فكانوا يستخدمون «البلم الفودري» في رحلاتهم البحرية، وهو نوع من السفن لصيد الأسماك اشتهر بصنعها الأستاد حسين بن منصور، فقد كان «يصبهم صبا» على حد تعبير الأستاد علي عبدالرسول. ولقد كانت قاعدة البلم تتراوح ما بين ٢٠ إلى ٢٢ قدما. ومن أشهر الشواعي المصنوعة في الكويت التالي:

شوعي صالح المسباح، وقد صنعه الأستاد حمود بن بدر.

شوعي صالح العسعوسي، وربما صنعه الأستاد حمود ابن بدر كذلك.

شوعي عبدالعزيز بن حسين آل سيف وربما صنعه حجي أحمد بن سلمان الأستاد أو الأستاد حمود بن بدر، واسمه «فرخ الباز»، ويعتبر من أفضل ما صنع من الشواعي في الكويت.

شوعي فهد الرجيب، وربما صنعه حجي أحمد بن سلمان أو حمود بن بدر، ويعتبر هو وشوعي بوطويرش وشوعي عبدالعزيز بن حسين أحلى وأفضل ثلاثة شواعي صنعت في الكويت. ويصفه الأستاد علي عبدالرسول أنه «حلو وايد»، ويبلغ طول قاعدته حوالي ٢٦ ذراعا (٣٩ قدما).

شوعي بوطويرش، وقدصنعه حمود بن بدر، ويصفه الأستاد علي عبدالرسول بأنه «حلو وايد» وهو أحد أشهر ثلاثة شواعي صنعت في الكويت.

شوعي عيدان بن مطر العيدان واسمه «مساعد»، وهو سريع جدا، ويذكر سيف الشملان أن الشيخ مبارك الصباح أرسله في عام ١٩٠١ إلى المقيم البريطاني في «بوشهر» طلبا للحماية من الحكومة البريطانية ضد الدولة العثمانية، فأرسلت هذه بارجه حربية إلى الكويت.

الجوالبيت

الطيـــارة

لا يمكن أن نذكر تجار اللؤلؤ الكويتيين (الطواويش) دون أن نذكر التاجر حسين بن علي آل سيف، ولا يمكن أن نذكر سفن الغوص دون أن نذكر سفينته من نوع الجالبوت والمعروفة باسم «الطيارة». فبعد أن صنع له الأستاد حسين ابن منصور الجالبوت «اليازي» أراد حسين بن علي سفينة أخرى لا تقل جمالا وإتقانا عن «اليازي»، لذا تباحث مع الأستاد أحمد بن سلمان على صنع هذه السفينة (الطيارة)، وكان ذلك في حوالي سنة ١٩٢٨.

ويروي الأستاد علي عبدالرسول للمؤلف أن حسين ابن علي قال للأستاد أحمد بن سلمان «لا تقاطعني قطوعة.. أنا أريد جالبوت نمرة واحد.. ليحانها مصفاة تصفية»، فأجابه حجي أحمد بن سلمان بأن له ما أراد، وبدأ في صنع «الطيارة». وكان يساعده في صنعها عدد من القلاليف من بينهم الأستاد علي عبدالرسول ذاته. ولقد كان التاجر حسين بن علي يراقب بناء سفينته هذه لوحا إثر لوح، فقد كان يجلس على حصير كل يوم في عمارة حجي أحمد في منطقة الشرق يراقب سفينته تبنى، وتقدم له القهوة، ولم يترك العمارة حتى اكتمل بناء هذه السفينة بعد شهر تقريبا. على أن حسين بن علي لم يوافق في البدء على

شكل مؤخرة السفينة (الرقعة) التي لم تأت بحسب ما رأي فأعيد صنع المؤخرة مرة ثانية حتى رضي عنها.

يبلغ طول قاعدة الطيارة حوالي ٣٧ ذراعا (٥٥ قدما)، وأما حملاتها فطويلة، وهي سفينة جالبوت سريعة وذات جمال لم ير أفضل منها في الكويت. ولقد كان حسين بن علي يسافر على ظهر «الطيارة» إلى البحرين وقطر وجزيرة خرج الإيرانية ليبيع ما عنده من لؤلؤ، وكان يستخدم الطيارة كديوان يستقبل فيه أصدقاءه في هذه الموانئ. ويروى أحد أقارب حسين بن علي (علي البشر) أنه بينما كان حسين بن علي نائما على سطح سفينته «الطيارة» في ميناء المنامة في البحرين وإذا بنسوة أتين لغسل ملابسهن، وإذا بإحداهن تقول للأخريات «يبوج ايبلا هالجالبوت حلوه»، وكان حسين بن علي يسمعهن فناداهن وأعطاهن ٣٠٠ روبية. ولم تستمر الطيارة في التجارة بعد موت صاحبها فبيعت لأحد أهالي دبي، وغير من شكلها وزادها طولا وجعلها سفينة نقل «قطاعة»، وفقدت الطيارة الكثير من جمالها، ولايعرف ماذا حل بها في نهاية الأمر.



الطواش حسين بن علي آل سيف

اليـــازي

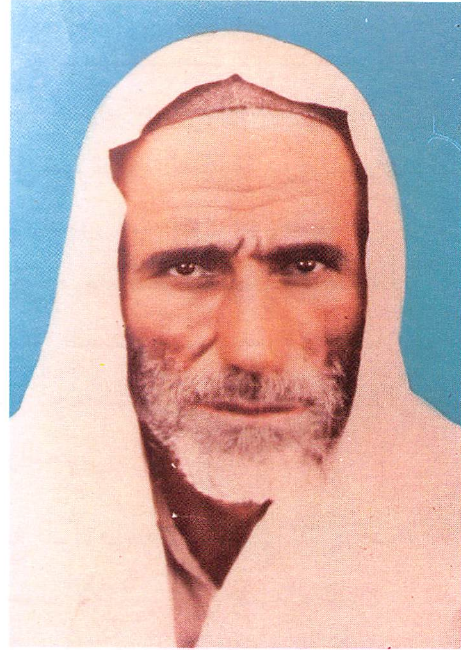
سفينة أخرى من نوع الجالبوت للطواش حسين بن علي لا تقل شهرة عن «الطيارة»، ولقد قام بصنعها الأستاد حسين بن منصور أمام منزل صاحبها حسين بن علي في حي الشرق. وبعد أن تم صنعها كانت من أبدع ما صنع من هذا النوع من السفن، فهي حلوة وحملاتها معتدلة وطويلة، وكان حسين بن علي يستعملها في سفراته بين الكويت والبحرين.

ويبلغ طول قاعدتها حوالي ٣٣ ذراعا (٥٠ قدما)، وعنها يقول الأستاد علي عبدالرسول إن «اليازي» و «الطيارة» ما طلع عليهم في الكويت، أي لم يصنع أفضل منهما في الكويت مطلقا.

جالبوت حجي سليم

لا تقل جمالا وجودة في الصنع عن «اليازي» أو «الطيارة»، وهي من أكبر السفن من نوع الجالبوت صنعت في الكويت. ولقد قام بصنعها الأستاد أحمد بن سلمان، وكانت تعمل في الغوص في سنة ١٣٥١هـ (١٩٣٥م)، حين ركب عليها السكوني غلوم قبازرد في رحلة الغوص. ويبلغ طول قاعدة السفينة حوالي ٣٦ ذراعا (٥٤ قدما)، واسمها «شاهينه»، ويصفها الأستاد علي عبدالرسول بأنها حلوة وسريعة وبها حوالي ٨٠ بحارا، ونوخذاها عيسى سليم. ويذكر أنها انقلبت في إحدى السنوات حينما كانت في طريقها إلى المدينة في يوم القفال، وعليها شراعها ولكنها أنقذت ووصلت إلى البر، ولقد خدمت هذه السفينة في صناعة الغوص السنوات الطوال ثم بيعت بعد أن كسد سوق اللؤلؤ إلى أحد التجار من ميناء «كنجون» الإيراني واستخدمها في التنقل بين موانئ الخليج.





النوخذة حسين سليم أحد نواخذة جالبوت سليم

جالبوت الطخيم (ربدة)

وهي أيضا من أكبر الجوالبيت التي صنعت في الكويت للتاجر فهد الطخيم وإخوته عبدالمحسن وعبدالعزيز. ولقد صنعها الأستاذ أحمد بن سلمان في عمارته في الشرق. ومع أنها تقارب جالبوت سليم في حجمها إلا أنها ليست في مثل جمالها، بل إن جالبوت الطخيم عريضة وضخمة (فيش). ولقد خدمت هذه السفينة في حرفة الغوص تحت قيادة النوخذة عبدالمحسن الطخيم، وبيعت بعدها كما بيع الكثير من سفن الغوص بعد كساد هذه الصناعة بعد أن حولها الأستاذ علي عبد الرسول إلى بوم سفار في مطلع الثلاثينيات من هذا القرن.

جالبوت الشيخ جابر العلي (البنيّة)

هذه السفينة هي الوحيدة من نوع الجالبوت التي سلمت من الضياع حتى اليوم، فقد صنعها الأستاذ علي عبدالرسول للشيخ جابر العلي الصباح عام ١٩٥٧. ويروي الأستاذ علي عبدالرسول أن الشيخ جابر العلي رحمه الله طلب منه صنع جالبوت متوسطة الحجم لكي يستخدمه في رحلاته البحرية، فكان ميلاد هذه السفينة التي حافظ عليها الشيخ جابر العلي سنوات عديدة، ثم أهداها إلى مركز رعاية الفنون الشعبية التابع لوزارة الإعلام الكويتية آنذاك. ولقد كتب لها العمر الطويل. فبعد الغزو العراقي للكويت عام ١٩٩٠ نجت من الدمار بأعجوبة على الرغم من قربها من البوم «المهلب» الذي أحرقه الغزاة العراقيون. وبعد ذلك تم إهداؤها إلى مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، حيث تقف اليوم في معرض السفن الشراعية التابع لهذه المؤسسة. ولقد كان بحارة الكويت التابعون لمركز رعاية الفنون الشعبية يسافرون بها في رحلات بحرية إلى البحرين وإلى غيرها من الموانئ الخليجية، وكانت تسير بفعل المحرك والشراع كذلك.

أما اليوم فقد أزيل منها المحرك، وأصبحت سفينة غوص شراعية لها صار كبير وآخر صغير (عود وقلمي).

يبلغ طول قاعدة «البنية» حوالي ٤٠ قدما (١٢ مترا) ولها «حملة» نازلة لكي يسهل عليها الاقتراب من الساحل في حالة المد الواطي. ولقد قام صانعها الأستاذ علي عبدالرسول بإصلاحها وصيانتها عام ١٩٩٤ قبل موته، وكان لها في نفسه منزلة كبيرة.



جالبوت الشيخ جابر العلي الصباح معروضة في معرض السفن الشراعية الكويتية التابع لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي

جالبوت العسعوسي

سفينة أخرى من نوع الجالبوت صنعت في الكويت في حوالي العام ١٩٢٠ للنوخذة عبدالله عبدالرحمن العسعوسي، صنعها الأستاذ أحمد الدبس على سطح البوم «حولي»، بوم العسعوسي المشهور. وسلمت من الضياع حتى جاء الغزو العراقي فقام بإحراقها جنود الاحتلال، فكانت الخسارة بها كبيرة، إذ أن صاحبها كان يعتز بها كثيرا. فقد قال للمسؤولين عند إهداء هذه السفينة لهم (مركز رعاية الفنون الشعبية) إنه حافظ عليها بكل ما استطاع من جهد، وأنه آن الأوان لكي يسلمها لأيدي أمينة، ثم مات بعد ذلك بسنوات قليلة.

عملت «الميمونة» في الغوص على اللؤلؤ، ثم وضع في جوفها محرك صغير ثم أزيل عنها وأصبحت تسير بفعل الشراع وحده، حتى عام ١٩٩٠ حين أحرقت. ويبلغ طول قاعدة السفينة ٢٨ قدما وعرضها ٨ أقدام وعمقها ٥ أقدام.



جالبوت النوخذة عبد الله العسعوسي (الميمونة) قبل أن يحرقها الغزاة العراقيون عام ١٩٩٠.

أبوام الغوص

استخدم البوم كذلك في رحلات الغوص على اللؤلؤ في الكويت وفي رحلات «الطواشة»، وكان يعرف بـ «بوم الغوص»، وهو يختلف قليلا عن البوم القطاع أو البوم السفّار، ولكنه من أكبر سفن الغوص على اللؤلؤ، وقد يصل عدد بحارة بوم الغوص بخلاف بوم تجار اللؤلؤ (الطواويش) إلى مائة بحار ما بين غيص وسيب وتباب ورضيف. ولقد اشتهر بوم «نايف» للنوخذة عبدالله الناصر بورسلي في رحلات الغوص على اللؤلؤ في الكويت، فكان هذا البوم أكبر سفينة من نوعها في الكويت. ولقد ركب فيها أمهر بحارة الكويت، وكانت هذه السفينة من سفن الغوص المتميزة، حتى كسد سوق اللؤلؤ فاضطر صاحبها إلى بيعها.

كذلك هناك بوم تاجر اللؤلؤ هلال المطيري المعروف باسم «مشهور»، وهو كذلك من أكبر سفن الغوص في الكويت، وقد قام بصنعها الأستاد حمود بن بدر، حولت إلى سفينة للنقل البحري بعد وفاة صاحبها عام ١٩٣٧. كما اشتهر كل من الأبوام التالية* :-

- **بوم جاسم الغانم:** وقد صنعه الأستاد علي بن حسن، ويبلغ طول قاعدته ٣٦ ذراعا (٥٤ قدما)، وهو «محمل حلو» وجيد الصنع. ولقد كان في الأصل للتاجر حمد الصقر لكنه باعه على النوخذة جاسم الغانم.

- **بوم شملان بن علي آل سيف:** واسمه «منصور».

- **بوم أحمد بن راشد النجادة:** واسمه مشهور وقدصنع كذلك للتاجر حمد الصقر بواسطة الأستاد علي بن حسن، وبيع هو وبوم جاسم الغانم قبل إنزالهما إلى البحر (على طعومهم)، وتمتاز بأنها سفن سريعة وحلوة.

أبوام مشاري الروضان: وهما «الزاهي» و«البدري»

* راجع «تاريخ الغوص على اللؤلؤ..»، الجزء الثاني.



- **بوم أحمد الغانم الجبر:** وقد «عضاه» أي زاد من طوله الأستاد عبدالله بن محمد وصار بوم غوص جيد.

- **بوم بن طاحوس:** وقد زاد من طوله عيسى بن حمود، ويوصف بأنه بوم حلو، ثم أصبح بوم قطاع يتنقل بين مواني الخليج. ويبلغ طول قاعدته حوالي ٣٣ ذراعا (٥٠ قدما).

- **بوم محمد ثنيان الغانم:** تنوخذ عليه النوخذة عيسى البكر، ويبلغ طول قاعدته ٣٣ قدما ويوصف بأنه بوم جيد وحسن.

- **بوم التاجر زيد الخالد الزيد:** واسمه «الواطي».

- **بوم الطواش محمد بن شملان:** واسمه «الأصفر».

- **بوم الطواش إبراهيم المضف:** واسمه «الناصري».

- **بوم مبارك جاسم المباركي:** واسمه «إهديب»، وقد زاد في طوله الأستاد محمد بن عبدالله بعد كساد الغوص على اللؤلؤ وأصبح سفينة للسفر البحري (بوم قطاع).

- **أبوام راشد بورسلي:** وعددها أربعة هي «تيسير» و «أبو صلبوخ» و «حربي» و «فزاع».

- **بوم عبدالله بن حاي:** واسمه «سمحان».

- **بوم دعيج بن فهد:** واسمه «شمبيلة».

- **بوم علي بن حسين آل سيف:** واسمه «ظبيان».

- **بوم مسعود العبكل:** واسمه «مشهور».

- **بوم عبدالرحمن يوسف الرومي:** واسمه «مرزوق».

كما أن هناك أبوام أخرى للغوص لم نتمكن من حصرها.

ثانيا: سفن النقل داخل الخليج

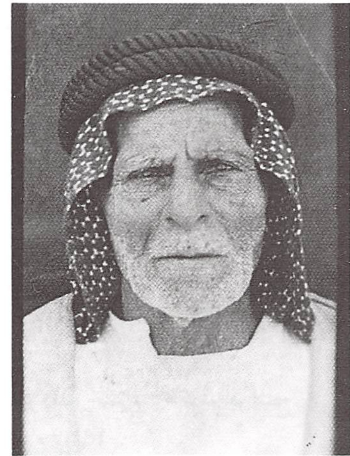
ينقسم النقل داخل الخليج إلى نقل ساحلي تستخدم فيه السفن من نوع «التشالة» لنقل الصخور والأخشاب والبضائع من السفن التجارية إلى الساحل، بالإضافة إلى سفن صيد الأسماك مثل «البلم والشوعي»، وهناك العديد من هذه السفن يصعب حصره. كما ينقسم النقل الساحلي إلى نقل بين مواني الخليج المختلفة، وتقوم بهذا الدور أبوام القطاعة، وهي أيضا كثيرة اشتهر العديد منها في تاريخ الكويت. هناك كذلك نقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت بواسطة أبوام الماء. ولقد اشتهر كذلك العديد من هذه السفن في تاريخ الكويت قام بصنعها العديد من صناع السفن الكويتيين المشهورين مثل الأستاد صالح بن راشد والأستاد حسين بن منصور والأستاد حسين الغضبان والأستاد محمد حسين بوعليان، والأستاد محمد بن عبدالله. وحين تأسست شركة نقل الماء في الكويت عام ١٩٣٩، قام الأستاد أحمد بن سلمان بصنع ما يقارب العشرين سفينة من نوع البوم لهذه الشركة. ومن أشهر أبوام الماء السفن التالية :-

- **بوم «الدوبة»:** وقد قام بصنعه الأستاد علي بن حسن للتاجر حمد الصقر، ويعتبر من أكبر أبوام الماء التي صنعت في الكويت. ولقد كان في الأصل «دوبة» ثم حولت إلى بوم ماء.

- **بوم «تيسير»:** وقد قام بصنعه الأستاد أحمد بن سلمان للنوخذة عبدالكريم حسين أبو الملح عام ١٩٣٧. ولقد بلغ من الكبر بحيث كان من الصعب عليه الاقتراب من الساحل في حالة المد الواطي، فكان لزاما على «الحمّاره» الذهاب إليه في داخل النقعة للحصول على الماء. وليست هذه السفينة الوحيدة التي امتلكها النوخذة عبدالكريم، بل هناك بوم آخر كان يبحر به النوخذة عبدالكريم ذاته إلى شط العرب للحصول على الماء العذب



إلى أعلى : بوم عبد الكريم أبو الملح (تيسير) في نقعة شملان عام ١٩٣٧ ،
وإلى الأسفل النوخذة عبد الكريم أبو الملح



وإحضاره إلى الكويت واسمه «الحميدي» . وحين توقف نقل الماء من شط العرب بيع «تيسير» على التاجر أحمد الغانم وحول إلى «بوم قطاع» .

بوم «سردال» : وقد صنعه الأستاد حمود بن حسن للتاجر أحمد الخرافي ، ولكنه استخدم للنقل التجاري بدلا من الماء وذلك لطوله وكبر حجمه (بعد أن أجريت له التغييرات الضرورية) .

بوم «بونيان» : وقدصنعه أحمد بن سلمان ، وتبلغ طول قاعدته حوالي ٣٤ ذراعا (٥١ قدما) ، وقد كان جميل المنظر حلو التصميم .

بوم «الناقة» : وقدصنعه الأستاد حمود بن حسن للنوخذة محمد الشاهين الذي باعه على النوخذة صالح فرس ، واستخدمه (كده) في نقل الماء العذب إلى الكويت ، كما أن ابنه محمود امتلك سفينة أخرى لنقل الماء تنوخذ عليها السنين الطوال .

الواقفون على مرسومنا هذا من السالكين بالبحار والساكنين بالبنادر من جميع الدول العظام الفخام المتحابة منخصوص
اليوم المسمى تيسير ملك عبد الكريم بن حسين هو من جماعتنا اهل الكويت وتابعينا نؤمل من حكام دراية
الدول العظام المتحابة اذا نظروا اليه ووقفوا عليه ان يعاملوه بالمعاملة اللائقة كما جرت به اصول وقوانين وشرائط
وروابط الدول المتحابة هذا ما اصدرناه وبيدنا ما قد هو ستماه كيلا يخفى / ١٠ جماد الاول ١٣٥٦

صحيح
حاكم الكويت
احمد الجابر الصباح

K.T. 545

CUSTOMS DEPARTMENT
KUWAIT



Certified this 23rd day of July 1937 that the above is the seal of His Highness Shaikh Sir Ahmad al-Jabir as-Subah, K.C.I.E., C.S.I., Ruler of Kuwait

Political Agent Kuwait

نموذج لشهادة ملكية السفينة تسمى في الكويت (كول) وهي لبوم الماء «تيسير» للنوخذة عبد الكريم أبو الملح
موقعة من حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر الصباح عام ١٩٣٧ .

بوم «عبدالرحيم»: وقد صنعه الأستاد أحمد بن سلمان في الأصل لشركة الماء الكويتية، ويصفه الأستاد علي عبدالرسول بأنه بوم حلو المنظر جيد التصميم.

بوم «مطيران»: وقد صنع في الأصل لشركة الماء بواسطة الأستاد أحمد بن سلمان. ولما باعت الشركة هذه السفينة في عام ١٩٤٩ (عندما كان مديرها التاجر خالد الزيد) اشتراها التاجر غلوم حسن قبازرد بمبلغ ٨٥٠٠ روبية، واستورد لها محركا من بريطانيا وضعه فيها، واستخدمها للنقل التجاري بين الكويت والهند لمدة لا تقل عن ٢٢ عاما، ثم باعها بعد ذلك على أحد النواخذة الباكستانيين بمبلغ ٤٠,٠٠٠ روبية في سنة ١٩٧١.





إلى أعلى: البوم القطاع «موافج» في شط العرب وإلى الأعلى منه، التاجر غلوم قبازرد



النوخذه محمود صالح فرس أحد نواخذة الماء المعروفين

ويروي أبو أحمد (غلوم قبازرد) للمؤلف أحد رحلات هذه السفينة في طريقها من الهند إلى الكويت كما يلي:

كنت قد وضعت في قيادة هذه السفينة أخي رضا الذي قاد هذا البوم حوالي ٤ سنوات، تركه بعد ذلك لكي يتسلّم قيادته النوخذة علي المشعل لعدة سنوات كان خلالها يذهب إلى الهند ويعود بالربح الوفير الذي كنا نقتسمه بالتساوي. ولكن ما إن تركه علي حتى تسلّمه النوخذة عبدالله المعتوق لسنة واحدة، كادت أن تكون فيها نهاية هذه السفينة. فقد دخل الماء إلى جوفها وهي وسط المحيط، وقرر النوخذة أن يجمع ما يستطيع جمعه من حاجيات ويترك السفينة تذهب إلى قاع البحر، لكن أخي رضا (وهو غواص ماهر) قرر أن يغوص تحت السفينة لكي يعرف المكان الذي يدخل منه الماء، وبالفعل فقد حدد مكان دخول الماء وطلب عجينة من الشحم وكرب النخيل، وسد بها الفتحة، وعاد البوم إلى الكويت سالما.



وتبلغ طول قاعدة هذه السفينة ٣٥ ذرعا (٥٣ قدما)، وحمولتها حوالي ١٦٠٠ من، وبها محرك قوته ٦٠ حصانا.

بوم «فتح الخير»: بوم قطاع نوخذاه غنيم الغنيم.

بوم «الجابان» وبوم «الجرمن»، وهما للنوخذة جاسم محمد القطامي وإخوانه، ولقد سميا على اليابان وألمانيا بعد الحرب العالمية الأولى.

ولقد كانت تستخدم في نقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت، كما استخدمتا في «القطاعة» حتى بيعتا على أحد أهالي تنكسير على ساحل فارس بعد أن توقف نقل الماء العذب إلى الكويت. وهناك العديد من سفن الماء يصعب حصرها في هذا الكتاب.

التشاييل

التشاييل جمع تشالة، وهو اسم محلي أطلقه الكويتيون على نوع من السفن كانت تستخدم لنقل الصخور وغيرها من اللوازم من مكان لآخر على طول ساحل المدينة. وتمتاز التشالة ببساطة تصميمها وبأنها ذات غاطس قليل لتتمكن من الرسو والتنقل في المياه الضحلة. ولقدصنع الأستاد أحمد بن سلمان الكثير من التشاييل التي خدمت النقل البحري في الكويت. كما أن حجي علي عبدالرسول صنع تشالتين للتاجر الكويتي ثنيان الغانم طول قاعدة الأولى ٢٤ ذراعا والأخرى حوالي ٢٣ ذراعا (٣٤ قدما). والتشاله لها صار واحد فقط، وليس لها سطحة، وتشبه البوم في المقدمة والمؤخرة. وفي مقابلة للمؤلف مع الشيخ عبدالله الجابر الصباح ذكر أن جمع تشاله هو (تشاييل لأنها شيالة)، كما ذكر أن صنع التشاييل كان في عهد التاجر خالد الزيد الخالد.

إلى أسفل: تشاله صنعها الأستاد المرحوم علي عبد الرسول للسكرتير الأول للسفارة البريطانية في الكويت (J. Borne) عام ١٩٩٥.



حمال باشي

وهي سفينة متوسطة الحجم تشبه البوم في تصميمها غير أنه تم الاستغناء عن الصاري فيما بعد نظرا لأنها أصبحت تسحب من قبل «التك». وكانت تحمل بالبضاعة التي تحضرها البواخر، وتقوم بإيصالها إلى الساحل. ولم يصنع حمال باشي إلا في السنوات الأخيرة قبل اكتشاف البترول في الكويت. ويعتبر الأستاد أحمد بن سلمان الأستاد الوحيد الذي قام بصنع حمال باشي (وكان يساعده الأستاد موسى سبتي في ذلك)، وقد صنع حوالي ٢٥ سفينة من نوع حمال باشي كان آخرها وأشهرها «النسر» الذي كان ملكا لإدارة الجمارك في الكويت.

النسـر

سفينة من نوع حمال باشي صنعها الأستاد موسى سبتي بمساعدة الأستاد أحمد بن سلمان في عمارته في الشرق. ولم تستخدم كثيرا في النقل الساحلي، فاشتراها التاجر عبدالعزيز الصقر بعد أن توقفت عن العمل، ثم تركت واقفة في «نقعة» شملان حتى اشتراها رجل من «أهل البحر» يدعى عبدالوهاب، وطلب من الأستاد جاسم عبدالرسول أن يزيد في علو جانبيها، وأن يجعلها صالحة للسفر البحري، فتم له ما أراد. وأصبحت «النسر» سفينة من نوع البوم ذات حمولة تقارب ٣٠٠٠ من. ويصفها الأستاد علي عبدالرسول بأنها «خوش بوم»، واستخدمها صاحبها سنوات عديدة في النقل البحري حتى بيعت في نهاية الأمر.

حمال باشي في نقعة شملان

صنعه أحمد بن سلمان الأستاد لسلطات الميناء في الكويت ليقوم بنقل البضائع من البواخر إلى الساحل. ولما تم بناء الرصيف (الأسكلة) في الشويخ أصبحت الحاجة له شبه معدومة فبيع واشتراه شخص يدعى عاشور، وزاد في ارتفاع جانبيه وجعله صالحا للسفر، لكنه لم يستمر طويلا في استخدامه، بل تركه واقفا في نقعة شملان سنين طويلة يعيد إصلاحه كلما احتاج إلى ذلك، حتى تركه آخر الأمر يطفو على سطح الماء في حالة المد، ثم يعود ليستقر على أحد جانبيه في حالة الجزر، وساءت حالته، وود صاحبه لو باعه. ولقد طلب صاحبه من المؤلف في سنة ١٩٧٨ مبلغا يعادل ٥٠٠ دينارا كويتيا ثمنا لهذه السفينة، لكن المسؤولين في مركز رعاية الفنون الشعبية قرروا أنه في حالة سيئة وليس من السهل إصلاحه والحفاظ عليه.

وكان كل من يرى هذه السفينة من البحارة يعجب من جودة صنعها وجمال تصميمها، فهي خير شاهد على مهارة الأستاد أحمد بن سلمان وجودة فنه وكفاءة تصميمه. فهذه السفينة ذات حملات نازلة (طايحة ومستاقة) لتتمكن من التنقل على الساحل بسهولة، ولتحمل أكبر قدر من البضاعة، كما أن مؤخرتها «محفورة» لكي تستجيب لأقل حركة من دفتها بسهولة ويسر.

استمرت هذه السفينة في مكانها حتى عام ١٩٨٣، عندما حطمتها جرارات بلدية الكويت إلى أكوام من الخشب بعد أن همت بتنظيف الساحل (نقعة شملان)، ولم تحفظ للأجيال القادمة، فكانت نهايتها محزنة.



إلى أعلى: حمال باشي في نقعة شملان





إلى أعلى : بوم قطّاع في طور الإكتمال في عمارة الأستاذ علي عبدالرسول في السبعينيات ، وإلى الأسفل : بوم قطاع صنعه الأستاذ جاسم عبدالرسول للنوخذة بدر القطامي في عمارته في الثمانينيات من هذا القرن .





إلى أعلى : بوم المزيدي ، وهو آخر بوم قطّاع صنعه الأستاذ محمد حسين ، ثم بيع على أحد النواخذة من ميناء كنج الإيراني ، ويشاهد في هذه الصورة راسيا في ميناء الدوحة في الكويت ، وإلى اليسار : آخر بوم قطاع قام بصنعه الأستاذ محمد بن عبدالله في عمارته في الدوحة في عام ١٩٧٨ .



الفصل الثامن

أشهر سفن السفر الشراعي في الكويت

أشهر سفن السفر الشراعي في الكويت

البغال

منذ أن بدأت أسفار الكويتيين إلى بلدان خارج الخليج العربي وهم يستخدمون نوعا من السفن يسمى «البغلة». وهي سفينة تتميز بمؤخرتها المربعة الشكل والتي تشبه جدار الغرفة الخلفي الخارجي المصنوع من خشب الساج المزين بالنقوش الجميلة والمحفورة على الخشب، أو ما يسمى بالرقعة، كما أن لها صاريا كبيرا وآخر صغيرا ومقدمة بارزه إلى الأمام لها انحناء ملحوظ يسمى القبيت، ولقد ذكر كمبول والكابتن هنل الانجليزيان أنه في حوالي سنة ١٨٣٩ كان في الكويت حوالي ٣١ بغلة ذات حمولة تتراوح ما بين ١٥٠ إلى ٣٠٠ طن تستخدم في التجارة مع الهند. كما ذكر القبطان آلن فاليرز في كتابه (أبناء السندباد)، أن النوخذة الكويتي خليفة الشاهين الغانم أخبره أنه في حوالي سنة ١٨٢٠ كان في الكويت بغلة ذات حمولة تقارب ٤٠٠ طن. ويعتقد الأستاذ علي عبدالرسول أن صناع السفن الكويتيين ربما استقوا تصميم البغلة من صناع السفن العمانيين أو صناع السفن في الموانئ المنتشرة على الساحل الإيراني للخليج مثل لنجة والجسم وربما من الصناع الهنود كذلك.

غير أن صناع السفن في الكويت لم ينهجوا منهج صناع السفن في عمان الذين يعمدون إلى رفع مؤخرة البغلة، بل إن صناع السفن الكويتيين كانوا يحرصون على أن يكون السطح العلوى عند المؤخرة أقل انحدارا من المؤخرة إلى المقدمة، فلا تظهر سفنهم (البغال) وكأنها مرتفعة أكثر من المقدمة على سطح الماء. أي أن مؤخرة البغلة الكويتية لا تكون «شحيطه» كما يصفها الأستاذ علي عبد الرسول.

ولقد روى النوخذة المرحوم بدر عبدالوهاب القطامي للمؤلف أنه صادف في أحد أسفاره مع والده بغلة كبيرة تابعة لميناء الجسم الإيراني تقدر حمولتها بحوالي ٧٠٠٠ منّ (٥٢٥ طنا)، كما روى الأستاذ محمد بن عبدالله أن عائلة الجلداري (من تجار ميناء لنجة) كانت تملك بغلة تقدر حمولتها بأكثر من ٦٠٠٠ منّ (٤٥٠ طن)، وأن هذه البغلة كان لها سطحان واحد فوق الآخر بالإضافة إلى النيم. ويذكر النوخذة عبدالوهاب العثمان أن أم القيوين كان بها بغلة تقارب حمولتها ١٢٠٠٠ منّ (٩٠٠ طن) وهذه أكبر بغلة يرد ذكرها في تاريخ البحر. ولقد استمر هذا النوع من السفن في خدمة النقل البحري الكويتي حتى مطلع القرن العشرين عندما صمم صناع السفن الكويتيون «البوم»، وأثبت أنه أفضل للملاحة في الخليج وخارجه من البغلة. ولقد قل عدد البغال في الكويت على مر الزمن حتى أنه في سنة ١٩٣٩ لم يكن في الكويت إلا ثلاث سفن من نوع البغلة تستخدم في التجارة مع الهند وأفريقيا، وهذه البغال هي بغلة العيسى، وبغلة «البدري» للقطامي، وبغلة (أو غنجة) ابن رضوان. وفيما يلي وصف لأشهر البغال التي استخدمت في النقل البحري الكويتي في الماضي.

الناصري

من أقدم البغال التي ذكرت على لسان أحد الرحالة الإنجليز (ستوكويلر)، والتي كانت تحت قيادة النوخذة الكويتي عبدالمحسن (بن ناصر؟). ولقد ذكر ستوكويلر أنه سافر على هذه السفينة من بومباي في ١٨ من فبراير ١٨٣١ ووصل الكويت في ٤ من أبريل ١٨٣١. وفي الطريق توقفت السفينة في مسقط ثم في ميناء بوشهر الإيراني قبل وصولها إلى الكويت. ويبلغ عدد بحارتها خمسين بحارا كما ذكر ستوكويلر، وهذا يعني أنها ذات حمولة تقدر



بحوالي ٥٠٠٠ منّ (٣٧٥ طن)، وهي بذلك تعتبر من السفن الكبيرة الحجم. ولقد ذكر ستوكويلر أن صاحب البغلة هو عبدالمحسن، ولعله هو (النوخذة) الذي قادها من الهند إلى الكويت، والذي وصفه بأنه شاب ومحترم من قبل بحارته.

الناصري

هي بغلة للنوخذة أحمد بن ناصر الجوعان، من نواخذة الكويت القدامى، وهي ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ (٢٥٥ طن)، وقد قام بصنعها أستاد الكويت الكبير حجي سلمان بعد أن طلب منه النوخذة أحمد بن ناصر أن يصنع له بغلة على الرغم من قلة خبرة الأستاد سلمان في صنع مثل هذا النوع من السفن. ويروي الأستاد علي عبدالرسول أن النوخذة ابن ناصر أصر على أن يصنع حجي سلمان بغلة له، وطلب منه جمع ما عنده من قلاليف والبدء في صناعة السفينة. وتم ذلك وخرجت «الناصري» كأحسن ما تكون عليه البغلة وأعجب بها صاحبها، فكانت بداية للعديد من البغال التي قام بصنعها حجي سلمان الأستاد لتجار الكويت ونواخذتها. ويذكر الأستاد جاسم إسماعيل أنه غطى أسفلها بالنحاس (الصفر) نظرا لأنها تقف مدة طويلة مغمور أسفلها بالماء.

القنـــدي

«القندي» بغلة صنعها الأستاد صالح بن راشد لعائلة الصقر وهم من تجار الكويت الكبار، وتقدر حمولتها بحوالي ٢٨٠٠ منّ (٢١٠ طن) كما يقول الأستاد علي عبدالرسول. ولقد كانت تستخدم باستمرار في التجارة بين الكويت والهند. فقد نقلت التمور من البصرة إلى الهند وعادت محملة بالأخشاب وغيرها من الضروريات. ويروي النوخذة عبدالوهاب العثمان أن «القندي» عندما كانت تحت قيادة النوخذة معيوف البدر محملة بالهيل والخشب والصبار في طريقها للكويت اصطدمت ببعض الشعاب المرجانية قرب الساحل الإيراني في الخليج (قرب بارطيلة)، وغرقت وأنقذ جميع ركابها وعادوا إلى الكويت، ولم تمض أسابيع معدودة على وصول بحارة «القندي» إلى الكويت حتى أوصى التاجر حمد الصقر ببناء سفينة جديدة من نوع البوم للنوخذة معيوف البدر عوضا عن «القندي». ولم يمض أكثر من ثلاثة أشهر حتى كان البوم جاهزا حيث سافر عليه النوخذة معيوف إلى البصرة ثم إلى الهند. وتوصف «القندي» بأنها سفينة جيدة الصنع ولها حملات «نازلة» قليلا. وقد ركب في هذه السفينة النهام الكويتي الكبير فرحان بوهيلة عندما كان قائدها النوخذة صقر العبدالله الصقر. ويذكر الأستاد علي عبدالرسول أن «القندي» انقلبت على أحد جانبيها في ميناء كاليكوت في الهند في إحدى السنوات وتجمع البحاره وأنقدوها من الغرق. ويجدر ذكر أن اسم هذه السفينة الرسمي هو «فتح الباري»، وكان يقودها قبل النوخذة معيوف البدر النوخذة صقر العبدالله، وكان يسافر معه التاجر المعروف محمد ثنيان الغانم عندما كان شابا يافعا لكي يتعلم من خاله أصول الملاحة و «التنوخذ».

المرداوية (الهاشمي)

كان النوخذة عبدالرحمن العسعوسي يبحث عن أستاد يقوم بصنع سفينة من نوع البغلة للشيخ محمد والشيخ جراح الصباح. وتم التعاقد مع الأستاد محمد كروف الذي بنى السفينة حتى اكتمل هيكلها الخارجي (أمام منزل العسعوسي). وفي تلك الأثناء حكم الشيخ مبارك الصباح الكويت، فخاف منه الأستاد محمد كروف وهرب إلى الكوفة، ولما علم الشيخ مبارك بالأمر قال «الله يخيبه» قاصدا محمد كروف، وأوصى باختيار استاد آخر يكمل بناء السفينة، وتم ذلك واختير الأستاد صالح بن راشد الذي أكمل بناء هذه السفينة التي عرفت بالمرداوية بعد أن أهداها الشيخ مبارك إلى صديقه الشيخ خزعل المرداو، كما كانت تسمى «الهاشمي» كذلك.

تقدر حمولة «المرداويه» بحوالي ٣٠٠٠ منّ (٢٥٥ طنا)، ويصفها الأستاذ علي عبدالرسول بأنها من أجود السفن وأحسنها، وأنها عريضة الحملات راكدة في البحر وحلوة. كما وصفها للأستاذ علي عبدالرسول الأستاذ سيد محسن (الذي ركب عليها) بأنها في حالة هيجان البحر فإنها «لا تتصابى» إلى اليمين أو الشمال، وإنما ترفع نفسها فوق الماء بكل هدوء وكأن بحارتها جالسون في غرفة.

أول من قاد هذه السفينة النوخذة عبدالرحمن العسعوسي ثم قريبه خالد العسعوسي ثم راشد العسعوسي، كما ركب عليها النوخذة حسين العسعوسي حيث كان يتعلم أصول الملاحة مع النوخذة راشد العسعوسي، وقام بقيادتها بعد ذلك. وبعد حوالي ٦ سنوات وحين ترك الشيخ خزعل الكويت وبيع منزله للتاجر أحمد الغانم، اشترى «المرداوية» التاجر ثنيان الغانم ووضع في قيادتها النوخذة شمس الدين، ثم باعها بعد سنتين على أحد أهالي ميناء كنج الإيراني. ولا نعرف ما حل بها بعد ذلك.

عنبر طويل

هي بغلة شاهين الغانم، وهي ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ (٢٢٥ طنا)، ولقد تسلّم قيادتها النوخذة خليفة الشاهين الغانم، وعلم على سطحها ولديه عبدالوهاب وعلي أصول الملاحة. ولقد سافر عليها التاجر والنوخذة المعروف أحمد الخرافي عندما كان «مجدمي» أو رئيسا للبحارة. ولا نعرف من هو صانعها ولا ما حل بها في نهاية الأمر.

بغلة بن جار الله

من السفن الصغيرة الحجم نسبيا، إذ تبلغ حمولتها حوالي ١١٠٠ منّ (٨٣ طنا)، ولا نعرف على وجه اليقين من صنعها، ولكن الأستاذ علي عبدالرسول يعتقد أن صانعها هو الأستاذ محمد الغضبان. وتوصف بأنها بغلة

صفحة من دفتر حسابات بحارة البغلة «الهاشمي»

«صغيرة وحليوة». ولقد قادها صاحبها النوخذة ابن جار الله، وباعها في سنة ١٩٤٠ على أحد المهرة في الساحل الجنوبي لعمان. وصنع له «بوم» بدلا منها حمولته حوالي ١٥٠٠ منّ (١١٢ طن)، وتحطم عندما ضربته غواصة ألمانية قرب الساحل الهندي الغربي في سنة ١٩٤٠.

العكَــف

«العكف» اسم لبغلة كان يمتلكها التاجر عبدالعزيز بن زبن. فقد كان هذا التاجر يمتلك الكثير من النخيل في الأحساء فباعه وجاء إلى الكويت وأوصى بصنع هذه السفينة التي سميت «بالعكف». وتبلغ حمولتها حوالي

٤٠٠٠ منّ (٣٠٠ طن). ويروي النوخذة عبدالوهاب العثمان للمؤلف أن أهالي الأحساء عابوا على التاجر عبدالعزيز الزبن بيعه للنخيل وشراءه لهذه السفينة فقالوا: «اشعلمه بن زبن باع النخل وشرى له بربوخة». ويرجح أن محمد ولد كروف هو الذي قام بصنع «العكف». ولقد بيعت هذه البغلة أخيرا على عائلة الجلداري من تجار ميناء لنجة، ثم غرقت في سنة ١٣٤٠هـ (١٩٢١م) وهي خارجة من البصرة، وكان يقودها رجل من ميناء لنجة اسمه محمد هندي.

السلس

ربما تكون هذه السفينة من صنع ميناء لنجة الإيراني، اشتراها التاجر علي بن حمد الفضالة، وتبلغ حمولتها حوالي ٣٠٠٠ من (٢٢٥ طن)، ويوصف عمود مقدمتها الأمامي (ميل صدر) بأنه طويل (أطول من القاعدة) ومائل بانحدار كبيرا نسبيا نحو الأرض (سايح)، ولذا لقبت بالسلس وهو نوع من الأسماك الطويلة والدقيقة، وقد قام بقيادتها النوخذة علي بن حمد ثم ابنه خليفة.



النوخذه والتاجر أحمد عبد المحسن الخرافي

الناصري

سفينة أخرى من نوع البغلة تحمل نفس الاسم ولكنها للتاجر والنوخذة المعروف أحمد الخرافي، فقد أوصى هذا التاجر المولع في البحر والخشب، الأستاد حمود بن بدر أن يصنع له بغلة فكانت ذات حمولة تقارب ٣٥٠٠ من (٢٦٣ طن). محكمة الصنع وسريعة لا تحتاج إلى «طعان» أو حمل في جوفها يساعدها على الاتزان على سطح الماء (رچينه). وكان ذلك حوالي عام ١٣٢٠هـ (١٩٠٢م). ولقد قام بقيادة هذه السفينة صاحبها أحمد الخرافي. ولقد شاهدها الأستاد علي عبد الرسول في أحد سفراته في بوم «الكمانة»، وذكر أنها سبقتهم لسرعتها الكبيرة وبسبب حملاتها الجيدة، كما ذكر أن مقدمتها تشبه مقدمة «الغنجة» العمانية.

شط الفرات

صنعت هذه البغلة للتاجر عيسى القناعي والد الشيخ يوسف بن عيسى القناعي، ولا نعرف الكثير عنها سوى أنها وبينما كانت في رحلة العودة من الهند إلى الكويت (سنة ١٨٩٠م - ١٣٠٩هـ) بقيادة النوخذة عثمان بن سري، غرقت ولم ينج من ركابها الأربعين سوى ١٥ رجلا ركبوا في قارب النجاة «الماشوة» ومعهم النوخذة عثمان والمعلم محمد بن خالد، والبحار الصغير عبد الله عبد اللطيف السعيد (الأزرق)، والذي كان يبلغ من العمر أحد عشر عاما. ومن شدة الجوع حاول بحار منهم قتل هذا الولد وأكله، ولكن عمه دافع عنه حتى بعث الله لهم باخرة إيطالية كانت في طريقها من الهند إلى عدن فأنقذتهم بعد أن مات النوخذة ورمي به في البحر. وعمر الصبي عبد الله حتى مات عن عمر زاد على التسعين عاما، وله مقابلة تلفزيونية أجراها تلفزيون الكويت معه في سنة ١٩٦٦ (برنامج صفحات من تاريخ الكويت)، يروي فيها قصته هذه بالتفصيل. ويصف الشيخ يوسف بن عيسى القناعي



هذه السفينة بأنها ذات حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ من(٣٠٠ طن)، وأنه سافر عليها مع والده وعمره آنذاك ١٦ عاما (برنامج صفحات من تاريخ الكويت، ١٩٦٦)، كما يذكر النوخذة عبد اللطيف العثمان في مقابلة تلفزيونية (صفحات من تاريخ الكويت، ١٩٦٧) أن هذه البغلة (شط الفرات) هي ثاني أكبر سفينة من هذا النوع في الكويت بعد بغلة الشيخ محمد الصباح المعروفة باسم «السالمي».

السالمي

هى إحدى البغلات التي كانت تمتلكها عائلة العبد الجليل وهي من أقدم العائلات الكويتية امتلاكا للسفن. ولا نعرف من قام بصنع هذه السفينة، ويظن الأستاد علي عبد الرسول أن الأستاذ عبد الحسين الأشوك أو الأستاد محمد ولد كروف هو الذي قام بصنعها. ولقد بيعت هذه السفينة على النوخذة عبد اللطيف بن عيسى (والد النوخذة ناصر العيسى) في عام ١٩١١ (١٣٢٥ هـ)، وقام هذا النوخذة بقيادتها بنفسه إبان حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت. وفي رسالة من الشيخ مبارك إلى المعتمد السياسي البريطاني في الكويت يذكر فيها أن هذه البغلة بالإضافة إلى بغلة خليفة شاهين الغانم و«دنقية» أحمد الغانم و«بوم» النوخذة عباس، وبوم «ناصر البدر» كانوا في طريقهم إلى الكويت من الهند فاعترضتهم «المناور» البريطانية وأخرتهم ثلاثة أيام بعد أن تعرضوا لتفتيش دقيق عن الأسلحة، وكان ذلك في عام ١٩١٢. ولقد امتلكت عائلة العبد الجليل العديد من «البغال» فقد معظمها في عاصفة عام ١٨٧١ (سنة الطبعة)، كما امتلكوا بغلة اسمها «مكامبي» وأخرى تدعى «الأقحطاني».

ويذكر النوخذة سعود فهد السميط أنه حين كان صبيا يلعب بالقرب من الساحل في الكويت (حوالي عام ١٩٢٠) كان يرى ثلاثة سفن من نوع البغلة لعائلة العبد الجليل «مجدفة» في نقعة العبد الجليل في غرب المدينة. وكانت واحدة منهم مائلة على أحد جانبيها، وكانت كبيرة الحجم ولها سطحان واحد فوق الآخر (ربما لاستخدامها في نقل الخيول العربية إلى الهند). ولربما كان الأستاد محمد كروف هو صانع معظم البغال التي كانت تمتلكها عائلة العبد الجليل.

ويجدر بالذكر هنا أن عائلة العصفور، من نواخذة وتجار الكويت القدامى كانوا يملكون عددا من البغال، ضاع معظمها في سنة الطبعة هذه (عام ١٢٨٨ هـ).

بغلة ولد مبارك

سفينة ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٨٠٠ من (٢١٠طن)، ويرجح أن يكون الأستاد صالح بن راشد هو صانعها. ولقد شاهدها الأستاد علي عبد الرسول، ووصفها بأنها «حلوة.. وزينه». ولقد قادها النواخذة علي

80 (79)

بسم الله الرحمن الرحيم

الواقفون على مرسومنا هذا من الساكنين بالبحار والساكنين بالبنادر من جميع الدول العظام الفخام المتحابة من خصوص البغلة المسماة السالمي ملك عبد اللطيف بن عيسى بن حجي هو من جماعتنا اهل الكويت وتابعنا نأمل من حكم دراية الدول العظام المتحابة اذا نظروا اليه ووقفوا عليه ان يعاملوه بالمعاملة اللائقة كما جرت به اصول وقوانين وشرائط وروابط الدول المتحابة هذا واصدرنا وبيده ناقلة [illegible] حرر ٢٦ شعبان ١٣٢٥

حاكم الكويت مبارك الصباح

(مبارك الصباح)

CERTIFICATE.
)-------------(

Certified that the Bagla "Salmy", Bombay Register No.1049 Tons 106$\frac{3}{4}$, having been purchased by Abdul Latif bin Esa bin Haji has had issued t o it this new "Kol" and that the former one in the name of Esa bin Ibrahim Abdul Jalil dated the Shawal 1315 is here--by cancelled and rendered null and Void.

Certified under my hand and seal this 7th day of October 1911.

(Seal)

Sd/- W.H.I.Shakespear, Captain,
Political Agent,
KUWAIT.

Political Agency,
Kuwait,
7th October 1911.

وجاسم وربما عبد الله المبارك، وهم من نواخذة الكويت المعروفين. وكانت تعرف «بالمباركي».

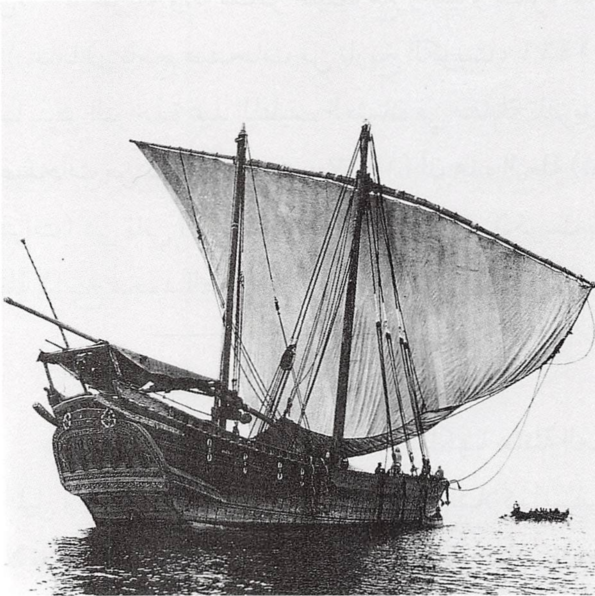
سحيلة

هي سفينة من نوع البغلة ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ من (٢٢٥طن)، ويرجح أن يكون صانعها الأستاد محمد ولد كروف أو عبد الإمام الأشوك. كما يرجح الأستاد علي عبد الرسول أن تكون هذه السفينة ملكا لعائلة العبد الجليل، ولقد سميت سحيلة نسبة إلى النقعة أو المكان الذي كانت ترسو فيه وهي نقعة سحيلة، وربما صنعت في نفس هذا المكان ثم اشتراها منهم النوخذة عبد اللطيف بن عيسى في آخر الامر.

ويروي الأستاد جاسم إسماعيل للمؤلف أنه في إحدى السنوات (حوالي عام ١٩٣٠) وعندما كان صبيا يلعب مع رفاقه على سطح هذه السفينة، إذا بأحدهم يعلق إزاره على صارية السفينة حتى يجف، ولما كان من عادة أهل الكويت أن يرفعوا العلم على صارية السفينة حين بيعها، فقد جاءهم مندوب عن الشيخ الحاكم يستفسر عن الشخص الذي اشترى هذه السفينة بقصد تحصيل الضريبة، ولكن القلاليف الموجودين حول السفينة أخبروه أنها لم تبع، وأنبوا الصبية على فعلهم هذا. والجدير بالذكر أن هذه السفينة غرقت في نهاية الأمر.

فتح المبارك

كل ما نعرفه عن هذه البغلة جاء في رسالة من حكومة الكويت عام ١٨٥٩ (١٢٧٥هـ) في عهد الشيخ صباح بن جابر الصباح الى السلطات المختصة في مواني الهند وساحل أفريقيا الشرقي لتسهيل مهامها، وتذكر هذه الوثيقة (التي تعتبر سند ملكية السفينة) أن قائدها هو النوخذة



بغلة راسية على الساحل الأفريقي الشرقي (عن عمان وتاريخها البحري)

حسين بن محمد العسعوسي من نواخذة الكويت المعروفين.

الهاشمي

بغلة لآل معرفي من تجار الكويت، ربما قام بصنعها الأستاد حسين بو عليان والد الأستاد المعروف محمد حسين بوعليان.

السلامتي

هي بغلة للنوخذة محمد الغانم (والد شاهين وأحمد الغانم). ويذكر النوخذة خالد محمد الشاهين الغانم أن هذه السفينة كانت تستخدم في موسم الحج في نقل الحجاج الكويتيين إلى ميناء جدة، بالإضافة إلى عملها في نقل التمور والأخشاب، وكان بعض هؤلاء الحجاج يعود الى الكويت عن طريق البر على ظهر الجمال.

كما امتلكت العديد من عائلات الكويت سفنا من نوع البغلة حفظ لنا التاريخ منها ما يلي (راجع كتاب صفحات



من تاريخ الكويت).

- **«الوفرة»**: للنوخذة يوسف الصقر، وقد كانت تعمل في نقل البضائع عام ١٨٣٧م (١٢٥٣هـ).

- **«قطروشه»**: وهي لعائلة النصف، ويرجح أن تكون للنوخذة محمد راشد النصف. كما أن هناك بغلة أخرى لعائلة النصف اسمها «المنصوري»، وثالثة اسمها «البدلة».

- **«المستحية»**: للنوخذة محمد بن سليم، وهي من أصغر السفن من نوع البغلة آنذاك.

- **«السلامتي»**: للتاجر محمد معرفي، وكان نوخذها عبد العزيز الحرب. كما امتلكت عائلة معرفي بغلة أخرى أسمها «تورة» بالإضافة إلى «الهاشمي».

- **«فتح الباري»**: وكانت حمولتها ما بين ٢١٠٠ إلى ٢٧٠٠ من.

- **«العذرة»**: وكانت ليوسف الغنيم، وقد وصفها النوخذة عبد اللطيف العثمان بأنها كانت من السفن الكبيرة آنذاك.

- **«الأقحطاني والإبراهيمي»**: وهما لبيت ابن ابراهيم.

- **«شط العرب ورقوان»**: وهما لمحمد بن حسين.

- **«السليماني»**: لحمد بن ناصر.

- **«الميل»**: لعبد العزيز الجوعان.

- **«عنقاش»**: للملا عبد الله بن حسين.

- **«الهايتة»**: لجاسم السليمان.

- **«العريضة»**: ليوسف بن خميس.

كما كانت هناك «بغلة» لعائلة مال الله من نواخذة الكويت وجزيرة فيلكا، وأخرى لعلي وسلطان الكليب، وكانت هذه مستقرة على جانبها الايسر (الغربي) أمام منزل آل مانع من أهل الكويت. كما كان هناك بغلة لأحمد العريفان، وكان نوخذاها محمد غانم الغانم. ولقد ذكر المعتمد البريطاني في رسالة له موجهة إلى الشيخ مبارك الصباح أنه في عام ١٩١٠ كانت هناك بغلة اسمها «فتح الخير»، وأنها كانت تحمل أسلحة إلى الكويت.

البـــدري

مع أن عصر «البغلة» الذهبي في الكويت قد انتهى منذ مطلع القرن العشرين، حيث حل «البوم» محلها، إلا أن «البدري» بقيت في خدمة النقل البحري الكويتي حتى الأربعينيات من هذا القرن مثل أختها «أميرة البحار».

ولا نعرف على وجه اليقين من صنع «البدري»، لكن الأستاذ محمد بن عبد الله يرى أن الاستاذ عبد الوهاب الأشوك هو الذي صنعها. كما يروي النوخذة خالد الشاهين أن تاجر اللؤلؤ حسين بن علي وأخاه شملان هما اللذان أوصيا ببناء «البدري» وأسلما قيادتها للنوخذة عبد العزيز القطامي. حتى اشتراها منهما ابنه عبد الوهاب، وعرفت بعد ذلك ببغلة عبد الوهاب القطامي. وأما النوخذة بدر بن عبد الوهاب القطامي فيعتقد أن عائلة البدر هي التي أوصت بصنع «البدري» ثم اشتراها منهم الطواش شملان بن علي آل سيف وأسلم قيادتها للنوخذة عبد العزيز القطامي. و«البدري» تعتبر من السفن المتوسطة الحجم، إذ تبلغ حمولتها حوالي ٢٥٠٠ منٍّ من التمر (١٨٨ طن). ولقد قام بقيادتها كذلك النوخذة عبد الوهاب خليفة الشاهين وكذلك النوخذة راشد العسعوسي عاما واحدا. ولقد وصفها القبطان آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد»، وأعجب بها كثيرا، فقد كانت في رحلة موسمية (عام ١٩٣٨) من الكويت إلى البصرة ثم إلى اليمن

الى الواقفون على رسومنا هذه من سالكين البحار والساكنين
بالبنادر من جميع الدول العظام الفخام المتحابه بخصوص البغلة المسماة
«الهاشمي» ملك محمد وثنيان ابناء ثنيان الغانم هم من
جماعتنا اهل الكويت وتابعنا نؤمل من حكم ذرابة الدول
العظام المتحابه اذا نظروا اليه ووقفوا عليه ان يعاملوه بالمعاملة
اللائقة كما جرت به اصول وقوانين وشرائط وروابط
الدول المتحابه. هذا ما اصدرناه وبيدنا قلم سطرناه
كيلا يخفى ٩ ربيع الاول ٥٠

صحيح
حاكم الكويت
احمد الجابر الصباح
الختم

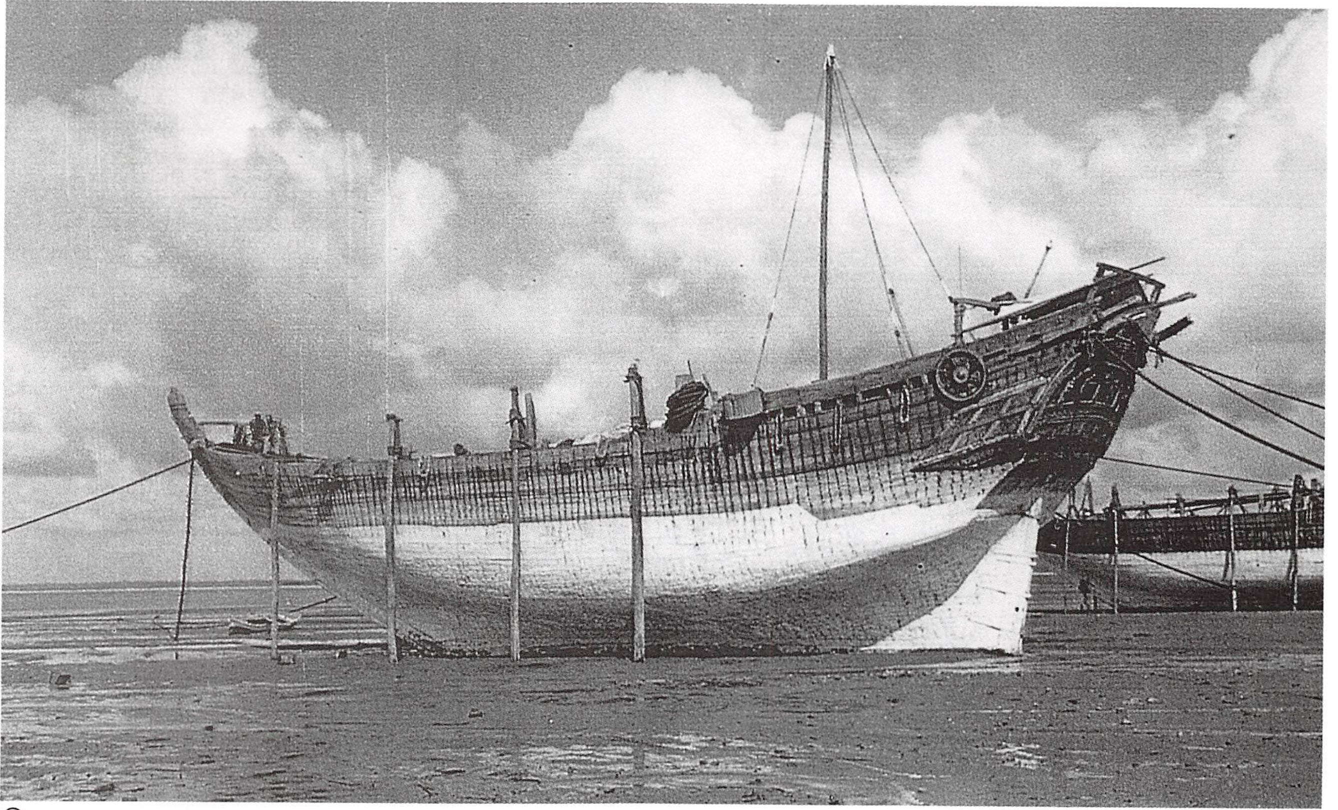
Certified this 15th day of September 1931 that the above is the seal of His Excellency Shaikh Sir Ahmad al-Jabir as-Subah K.C.I.E., C.S.I., Ruler of Kuwait.

Lt. Col.,
Political Agent, Kuwait.



«الكول» التابع للبغلة الهاشمي صادر عام ١٩٣١

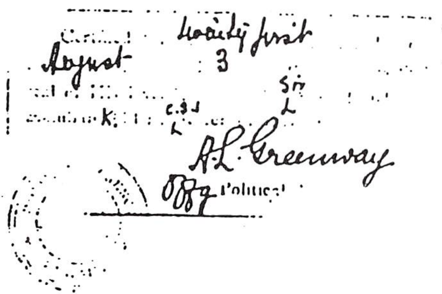




إلى أعلى : البغلة البدري في جزيرة كواله الأفريقية ، وإلى أسفل : في دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا عام ١٩٣٩

الواقفون على مرسومنا هذا من السالكين بالبحار والساكنين
بالبنادر من جميع الدول العظام المتحابة ليعلم من خصوص السفينة المسماة
البدري ملك عبدالوهاب ابن عبدالعزيز بن قطامي وهو من جماعتنا
اهل الكويت وتابعنا نأمل من حكم دراية الدول العظام المتحابة اذا
نظروا اليه ووقفوا على انه يعاملون بالمعاملة اللائقة كما جرت
به اصول وقوانين من شرائط وروابط الدول المتحابة.
هذا ما اصدرناه وبيدنا قلم سلمناه كي لا يخفى ٢٨ ربيع الاول ١٣٥٠

صحيح
حاكم الكويت
احمد الجابر الصباح
الختم



«الكول» التابع للبغلة البدري صادر عام ١٩٣١



وحتى ساحل افريقيا الشرقي عندما شاهدها في جزيرة كواله فوصفها على النحو التالي :

كنت أحب الجلوس في ظل شجرة قديمة قائمة على المرج الأخضر أراقب بحارتنا وبحارة «البدري» وهم يصلحون أشرعتهم. وكانت تقف في الخلفية على الشاطئ السفن الكبيرة وخاصة بغلة «البدري» الجميلة المنظر، التي كانت تشبه إحدى السفن البحرية الأسبانية بمؤخرتها المزينة بالنقوش التي تبدو عالية فوق الأشار، وبمقدمتها المنخفضة اللطيفة المتجهةنحو البحر. وقد كانت خطوطها انسيابية جميلة، إلا حيث كانت تحدودب، ويبدو عمود المقدمة غير متناسق. ولقد كانت انسابية مقدمتها من أجمل ما رأيت في حياتي، وكان كل خط من خطوطها يمتد بانسياب نحو تلك المقدمة المنخفضة والمدببة. وقد كنت كبحار، استمتع استمتاعا كبيرا ولا أمل من النظر إلى القسم الخارجي من مقدمتها التي ترتفع عن غاطسها القصير نسبيا في خط طويل هادئ، إلى أن يصبح رأسا مدببا منقوشا شامخا أمام السفن يسر الناظرين. لقد كان عمر «البدري» يزيد على نصف القرن، ومع ذلك فلم يكن يشينها أنها كانت متآكلة وقديمة، أو أن دفتها قد نخرها السوس. وأنها كانت تحتاج إلى إصلاح قبل أن تتابع سيرها. ولم يكن أحد يستطيع القول بأنها في حالة ممتازة الآن، فقد مضت أيامها، كما تمضي أيام أية سفينة خشبية بعد نصف قرن من الزمان. لقد كانت «البدري» تقوم خلال حياتها الطويلة بأعمال تجارية شاقة، تجلب الأخشاب من ساحل الملبار، وتحمل التمور الثقيلة إلى اليمن، ويصل بها المطاف إلى أفريقيا.

كما وصفت البدري في سبتمبر ١٩٤٠ زوجة الكولونيل ديكسون في كتابه (الكويت وجيرانها) :

يجري اليوم تجهيز بغلة النوخذة عبد الوهاب القطامي الزايد قبل أن تخرج في المد العالي من النقعة. ومنذ أربعة



إلى أعلى : قبطان «البدري» النوخذه بدر بن عبد الوهاب القطامي ، وإلى أسفل : «البدري» يجري «تشوينها» عام ١٩٣٩ .





أيام والأيادي تعمل على تجهيزها وإعدادها للسفر. وقد كانت تحتاج إلى شراع جديد، لذا فقد تجمع حوالي ثلاثين بحارا خلف منزل التاجر هلال المطيري يخيطون لها الشراع. ويتكون الشراع الكبير من ٥٥ شقة. وأما البغلة فقد دهنت «بالصل» ذي الرائحة المزعجة، وتم قلفطتها عند موضع اتصالها بالماء، وبعد ذلك سوف تطلى «بالشونة» وهو مزيج من الجير والشحم الحيواني.. أشعر بالحزن لأن هذه السفينة ذهبت إلى البحر ثانية، فقد تكون هذه آخر رحلة لعبد الوهاب، وربما رحلة الوداع، لأن العواصف في الشتاء والخريف تهب بقوة، وأنا أخاف على هذه السفينة.. ومضت سنة كاملة وعادت بغلة عبد الوهاب إلى الكويت أول الصيف سالمة.

ويذكر النوخذة بدر القطامي، وهو الذي تسلّم قيادة «البدري» بعد أن تركها والده عبد الوهاب، أن سمك لوح «البدري» حوالي ٣ بوصات (٧ سم)، وأنه في حالة إصلاح أحد ألواح الجسد، فإنهم عادة ما يأتون بجذع شجرة، وينحتون منه لوحا في مثل سمك لوح «البدري». كما يصفها النوخذة ناصر القطامي وهو آخر من تسلّم قيادة «البدري» بأنها كانت «مدرسة لأولاد عبد الوهاب القطامي» الذين تعلموا أصول الملاحة والتنوخذ على سطحها. فعندما كانت «البدري» تحت قيادة عبد الوهاب درب عليها ابنه بدرا وهذا بدوره درب العديد من إخوته كان آخرهم النوخذة ناصر القطامي. ولقد كانت رحلات «البدري» تحت قيادة النوخذة بدر من الرحلات التاريخية التي تركت مكانا بارزا لها في تاريخ الكويت البحري.

ولقد تسلّم بدر قيادة «البدري» في حوالي سنة ١٩٣٦ عندما تركها والده عبد الوهاب ليقوم بقيادة البوم المشهور والمعروف باسم «الداو» للتاجر حمد الصقر. ويجدر بالذكر أن الأستاذ محمد بن عبد الله ركب عدة مرات في «البدري» قبل أن يصبح من أكبر صناع السفن في الكويت. كما ركب عليها الأستاذ عبدالله عبدالرسول حين كانت بقيادة النوخذة عبدالوهاب القطامي.

وبعد أن ترك النوخذة بدر قيادة «البدري» تسلّمها آخر إخوته النوخذة ناصر القطامي الذي قادها سنوات عديدة إلى الهند وسواحل أفريقيا الشرقية. ولما حان وقت الاستغناء عنها، باعها النوخذة ناصر في عدن (في ٤ من ديسمبر ١٩٤١) على شركة تسمى كاوسجي دين شاه بمبلغ ١١,٠٠٠ روبية، وصنع له الأستاذ أحمد بن سلمان سفينة (بوم) بدلا منها أسماها «البدري» تخليداً لذكراها. ولا نعرف على وجه اليقين ماذا حل بهذه السفينة التاريخية بعد ذلك.

أميرة البحار

من أواخر البغال التي استطاعت أن تبقى جنبا إلى جنب مع البوم. ومع أن وقتها كان قد قارب على الانتهاء في أواخر الثلاثينيات من هذا القرن، إلا أن القبطان آلن فاليرز ذكرها مرات عديدة في كتابه «أبناء السندباد» كأحد السفن التي ذهبت في رحلة طويلة إلى ساحل الهند الغربي في سنة ١٩٣٨ بقيادة قبطانها الشاب آنذاك النوخذة ناصر ابن عبد اللطيف العيسى.

ربما يكون الأستاذ محمد الغضبان أو عبد الإمام الأشوك هو الذي صنع هذه السفينة، ولقد صنعت في البدء لآل معرفي من تجار الكويت، ثم اشتراها عبد اللطيف ابن عيسى أو ابنه ناصر، وعنها يقول القبطان آلن فاليرز مايلي:

ومع النجدي وحمود وجدت أيضا النوخذة ناصر بن عيسى شقيق النوخذة حمود بن عيسى والذي كان يقود البغلة «القطة». وكان ناصر يسمي سفينته «أميرة البحار» ولكنها لم تكن تشبه القطة بأي حال من الأحوال، ثم إن الجميع من النواخذة والبحارة كانوا يطلقون عليها هذا الاسم. وكانت هذه السفينة مركبا جميلا صغيرا يتسع لحوالي ١٨٠٠ منٍّ من التمر، وكانت مؤخرتها جميلة



ومحفورا عليها نقوش جميلة الشكل. وعلى الرغم من أن عمرها كان يزيد على خمسين عاما إلا أنها كانت سليمة وقوية، كما كانت أفضل البغال الموجودة، وكنت لذلك أنظر إليها بإعجاب واهتمام، فقد كنت لا أزال أفكر في محاولة إنقاذ إحدى تلك البغال من الاندثار.

خدمت «أميرة البحار» أو «القطوة» أو «السلامتي» كما كان يطلق عليها، أكثر من خمسين عاما في نقل التمور والأخشاب من البصرة والهند، وكان النوخذة ناصر بن عيسى يصحب معه بعض إخوته يعلمهم أساليب «التنوخذ» والملاحة. ولكن «أميرة البحار» لم تكن لتنافس البوم في خدمة النقل البحري في نهاية الثلاثينيات، وكان صاحبها يحاول بيعها للقبطان آلن فاليرز الذي أبدى رغبته في شرائها وحفظها. ولم يكن صاحبها عديم المودة لسفينته، ولكنه كان يعلم أنها خدمت ما فيه الكفاية. وأن عصرها الذهبي قد ولى بعد أن أثبت البوم أنه سيد البحار. وسافر آلن فاليرز دون أن يشتري البغلة التي عرضت عليه بمبلغ زهيد (٤٠٠٠ روبية) وكان ذلك من سخريات الأقدار، فلو تم ذلك لكان بالإمكان رؤية أميرة البحار في مكان ما في هذا العالم هذه الأيام. ولكن أميرة البحار أصابها ما أصاب غيرها من التلف والضياع، فقد بيعت أخيراً كما بيع غيرها من السفن، ولا نعرف ما المصير الذي حل بها بعد ذلك.

بغلة ابن رضوان (أمل الرحمن)

سفينة من نوع الغنجة كانت موجودة في الكويت في أواخر الثلاثينيات من هذا القرن، اسمها «أمل الرحمن»

إلى أسفل: البغلة «أميرة البحار» أمام «عمارة» صاحبها في نقعة شملان عام ١٩٣٩

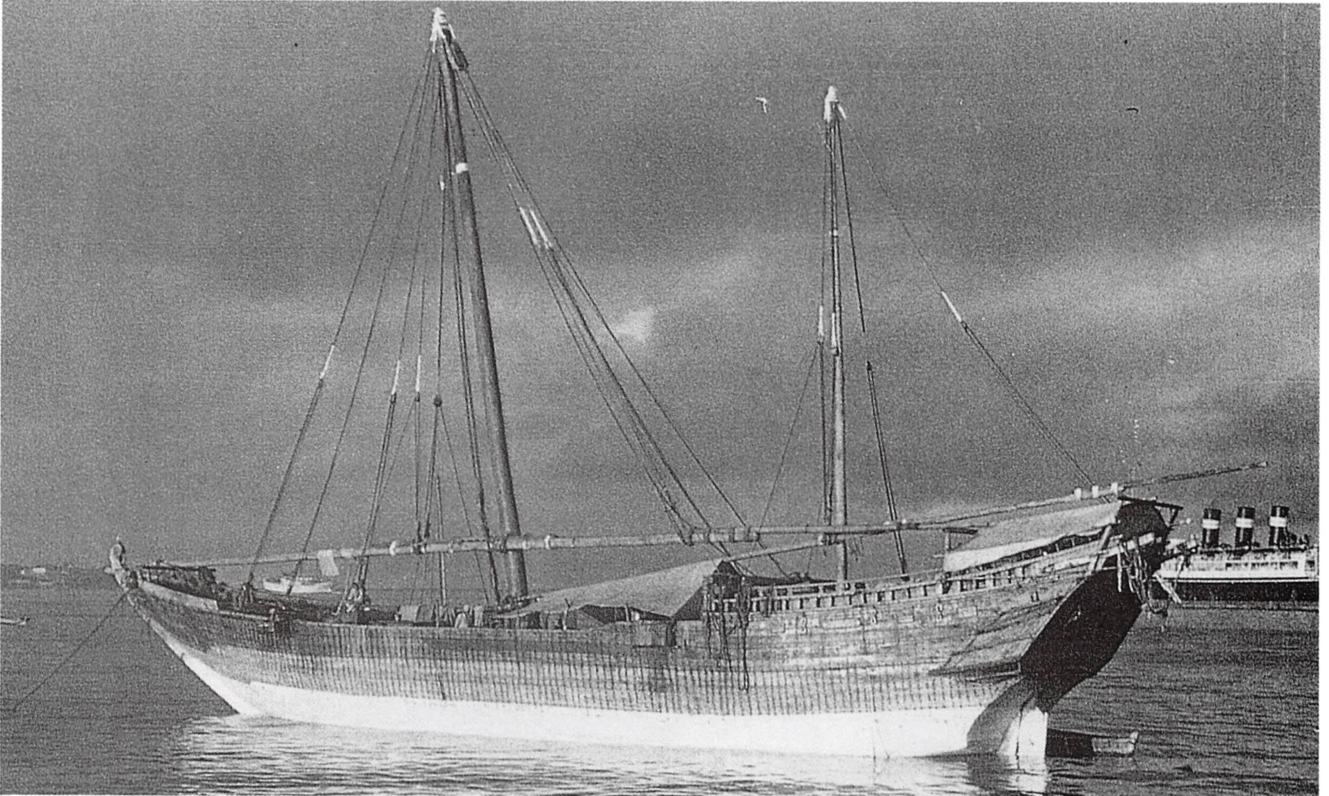


وصاحبها هو النوخذة الكويتي أحمد بن رضوان . ولم تكن أمل الرحمن مصنوعة في الكويت ، ويغلب أن تكون مصنوعة في الأصل في ميناء صور العماني الذي اشتهر بصنع السفن التي يطلق عليها اسم «الغنجة»

كانت «أمل الرحمن» سفينة حلوة جيدة الصنع وذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ (٢٢٥ طن)، وكانت حملاتها ممتدة على طوال قاعدتها (حملة مستاقة)، كما كان لها غاطس كبير (صيخ) وهذا ما جعلها سريعة وذات مقدرة ملاحية جيدة على الإبحار ضد اتجاه الرياح . ويذكر الكثير من أهالي الكويت «أمل الرحمن» أو «بغلة ابن رضوان»، ولعل شهادة الأستاد علي عبد الرسول تكفي عندما وصفها بأنها «سفينة حلوة وذات صفات ملاحية جيدة وأنها محمل بحر» .

خدمت «أمل الرحمن» في النقل البحري الكويتي سنين طويلة بقيادة قبطانها النوخذة أحمد الرضوان ، ولقد ذكرها آلن في كتابه «أبناء السندباد» مرات عديدة وأثنى على جمالها وحسن صنعها . ولقد كانت في رحلة بحرية طويلة سنة ١٩٣٨ بدأت من الكويت إلى البصرة ثم إلى عدن وحتى زنجبار على الساحل الأفريقي الشرقي . وعادت محملة بأخشاب المنجروف إلى الكويت . كما ذكر آلن أنه في إحدى السنوات مالت هذه السفينة على أحد جانبيها واستقرت على القاع في ساحل المكلا في اليمن الجنوبي ، ولما كانت ذات غاطس كبير لم يستطع المد أن يعيدها إلى وضعها الطبيعي ، فبقيت في مكانها حتى الربيع القادم ، حيث استطاعت أن تطفو ثانية . وأما بحارتها فقد أثنوا كثيرا عليها ، وذكروا أنها من السفن القلائل جدا التي استخدمت الشراع الخامس المعروف باسم القابية ، وكان هناك بحاران متخصصان في رفع هذا الشراع الصعب .

استمرت أمل الرحمن في خدمة النقل البحري الكويتي كثيرا ، ولكنها بيعت كما بيع غيرها من السفن في أوائل الخمسينيات من هذا القرن .



البغلة «أمل الرحمن» راسية في ميناء عدن عام ١٩٣٨



الأبوام السفارة

الداو (فتح الكريم)

لا يمكن أن نبدأ الحديث عن أشهر السفن التي خدمت في النقل البحري الكويتي من نوع البوم قبل أن نذكر السفينة المشهورة والمعروفة باسم «الداو» أو «فتح الكريم» كماتسمى رسميا، فهي واحدةمن أكبر سفن الكويت من نوع البوم، ومن أطولها عمرا وربما أشهرها، فمن يسمع ذكرها عند البحارة والقباطنة وصناع السفن يعرف مكانتها في قلوبهم ودورها في خدمة النقل البحري الكويتي.

صنع «الداو» للتاجر حمد الصقر وأخيه صقر العبدالله، وكان ذلك إبان الحرب العالمية الأولى (١٩١٤)، وأمام منزل (عمارة) الصقر في الحي القبلي من المدينة. ويروى الأستاد علي عبدالرسل أن حمد الصقر طلب من الأستاد عبدالله بن راشد أن يقوم بصنع هذه السفينة، غير أن الأستاد عبدالله أظهر شكه في مقدرته على صنع مثل هذه السفينة الضخمة. لكن التاجر حمد الصقر شجعه قائلا إن لديه كميات كبيرة من الأخشاب، وأنه لن يندم إذا ما تلف بعض منها، وهذا ما جعل الأستاد عبدالله بن راشد يبدأ في صنع السفينة وهو مازال شابا يساعده ويقوم بملاحظته أخوه الأكبر صالح بن راشد. وأخذ هيكل السفينة يأخذ شكله الخارجي وبدا ضخما كما لم يعهد من قبل في الكويت، وهذا ما جعل التاجر حمد الصقر يبدي شكوكه لبعض أصدقائه في جدوى بناء سفينة ضخمة كهذه.

وتم صنع السفينة بعد حوالي أربعة أشهر، وبدأت مراسم إنزالها إلى البحر لأول مرة، وكان ذلك في عهد الشيخ مبارك الصباح الذي أمر بأن تغلق الأسواق ويتجه الناس إلى الساحل للمشاركة في إنزال «الداو» إلى البحر. وبدأ ت عملية الإنزال وكان الشيخ مبارك حاضرا بشخصه يشهد عملية الإنزال وحوله لفيف من تجار الكويت وقباطنتها. ومالت السفينة على جانبها الأيسر، وأخذت الأيادي تشد الحبال والسفينة تزحف ببطء حتى طفت على سطح الماء واستقرت عليه بعد ثلاثة أيام من العمل الجماعي شارك فيه الرجال والنساء وحتى الأطفال. وفي الختام أقام التاجر حمد الصقر وليمة غداء لجميع من كان على الساحل من الناس تعبيرا عن الفرحة التي عمت جميع الناس بعد أن أنزلت السفينة بسلام. وما هي إلا أيام معدودة حتى تم تجهيز «الداو» ليبدأ رحلته الأولى إلى الهند، فقد كانت هناك حاجة كبيرة لمثل هذه السفينة في تلك الأيام.

مواصفات «الداو»

يصف الأستاد علي عبدالرسول «الداو» بأنه سفينة ضخمة وذات صفات ملاحية جيدة ومقدرة كبيرة على حمل البضائع. فحملاته معتدلة وجسده ضخم ومرتفع كما أن جوانبه (البرد) مائلة للخارج (سايحة) مما يجعله أضخم من أي سفينة في مثل طوله. وأما السطح العلوي (النيم) فهو «ضخم حقا» كما وصفته زوجة الكولونيل ديكسون في كتاب زوجها (الكويت وجيرانها)، بعد أن ركبت على سطح «الداو» وتفحصته بعناية عندما دعاها النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي في سنة ١٩٤١. وأما مقدمة «الداو» فهي أقل ميلانا على القاعدة من غيره من السفن (ميل صدر سايح)، وهذا ما يضفي على السفينة مزيدا من الجمال عند وقوفها على سطح الماء كما أن عمود المؤخرة «واقف» أكثر من المعتاد. وفيما يلي بعض مواصفات هذه السفينة:

طول قاعدة السفينة= ٥١ ذراعا (٧٧ قدما)

عرض السفينة= ٢٠ ذراعا (٣٠ قدما)

ارتفاع السطح عن القاعدة (الغزر)= ٩ أذرع (١٤ قدما)

طول الصاري الكبير (العود) = ٥١ ذراعا (٧٧ قدما)

إلى أعلى : «الداو» حين انزاله عام ١٩١٤ ، وإلى اليسار : نوخذا «الداو» عبد الوهاب عبد العزيز القطامي ، وإلى الأسفل : التاجر حمد الصقر







طول الصاري القلمي= ٣٤ ذراعا (٥١ قدما)

درجة ميلان الميل الأمامي = ٩,٥ خن (٥٧ درجة)

ارتفاع (العبد) عن السطح حوالي ٨ أقدام

عدد البحارة = ٥٠ بحارا + ٥ تبابة (جمعها تباب)

الشراع الكبير (العود) = ٦١ شقه

الشراع السفديرة= ٤٩ شقه

الشراع التركيت = ٣٦ شقه

الشراع القلمي = ٥٠ شقه

الحمولة = ٥٥٠٠ من (٤٠٠ طن)

وأما قارب النجاة (الماشوه) التابع «للداو» فقد وصفه آلن فاليرز في كتابه (أبناء السندباد). وقال إنه «قارب جميل» وإن طوله حوالي ٣٧ قدما ويتسع لحوالي ٤٠ رجلا يقومون بالعمل على جر المجاديف. وتبلغ أقصى سرعة «للداو» حوالي ١٢ عقدة (كما ذكر السكوني غلوم قبازرد للمؤلف).

رحلات «الداو»

اختار التاجر حمد الصقر النوخذة الكويتي أحمد سليمان الهلال لقيادة «الداو» في أولى رحلاته للهند، وكان ذلك اختيارا موفقا، فعلى يد هذا النوخذة اختط «الداو» لنفسه مكانة مرموقة بين سفن الكويت.

ترك «الداو» الكويت قاصدا البصرة، وهناك شحن بما يقارب ٥٥٠٠ مَن من التمر، وبدأت رَحلته الأولى إلى الهند. غير أن «الداو» في بدء رحلته الأولى هذه لم يستطع أن يخرج من شط العرب إلى مياه الخليج، والسبب يعود إلى ضخامة حجمه وعلو غاطسه، فكان لابد من إنزال بعض من حمولته ثم الخروج به من الشط وإعادة باقي الحمولة إليه. وتمت الرحلة بعد ذلك وبيع ما عليه من تمور في مواني الساحل الغربي الهندي، وعاد محملا بالأخشاب إلى الكويت.

غير أن النوخذة أحمد الغانم اقترح تخفيف مقدرة «الداو» على حمل البضائع، فأوصى الأستاد علي بن حسن بقطع جزء من جانبيه العلويين حتى يستطيع الخروج من الشط بسلام. وتم ذلك وأزيل لوحان من كل جانب من ألواح الجسد، من بداية «الكشتيل» وحتى «القائم»، وبذلك أصبح ارتفاع الجانبين عن السطح (السيبة) أقل من المتر، بعد أن كان يقارب المترين، وهذا ما عرف في الكويت «بخباب الداو»، وأصبحت حمولته حوالي ٥٠٠٠ مَن من التمر بعد أن كانت تقارب ٥٥٠٠ مَن (٤١٣ طنا)، ولكن ذلك لم يتم إلا بعد مضي حوالي ١٥ عاما من تاريخ صنعه (كما ذكر التاجر عبدالعزيز الصقر للمؤلف).

واستمر النوخذة أحمد سليمان في قيادة «الداو» حوالي عشر سنوات يقود فيها هذه السفينة الضخمة رحلتين في الموسم الواحد إلى الهند (مطراشين)، حتى مات فتسلم قيادة «الداو» من بعده النوخذة جاسم المبارك الذي استمر في قيادته حوالي ١٢ سنة يذهب فيها إلى الهند مرتين في الموسم الواحد ويساعده المعلم حسن الشطي. وكانت الأخشاب التي يحضرها «الداو» من الهند تستخدم في صنع سفن أخرى للصقر مختلفة الأشكال والأحجام. وفي إحدى السنوات قرر حمد الصقر تغطية أسفل «الداو» بالنحاس (الصفر) لحمايته، وتم ذلك في بومباي وغطى أسفله (بالصفر) ولكن بعد سنوات عديدة أزيل النحاس الذي أثبت عدم جدواه، وعادت «للداو» سرعته المعهودة.

ترك النوخذة جاسم المبارك قيادة «الداو» حوالي عام ١٩٣٦ ليقوم بقيادته النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي الذي أكسبه مزيدا من الشهرة، وقاده إلى مناطق لم يصلها من قبل على سواحل أفريقيا الشرقية. ولقد ذكر القبطان آلن فاليرز في كتابه (أبناء السندباد) أنه شاهد



مجدمي «الداو» أحمد العبد الهادي

©N.M.M.

إلى أعلى : «الداو» مبحر بواسطة الشراع العود والشراع القلمي

«الداو» بقيادة النوخذة عبدالوهاب وأنه أعجب به حين استطاع الرسو بهذه السفينة الضخمة في ميناء مطرح بعمان في ظلام الليل، وقال إن ذلك «قمة الفن البحري والقيادة». كما ذكر النوخذة بدر القطامي (ابن النوخذة عبدالوهاب) أنه في إحدى السنوات (١٩٣٩) وفيما كان «الداو» تحت قيادة والده، طلب منه المقيم البريطاني في بربرة (الصومال) أن يقيم لهم حفلة سمر على الطريقة البحرية الكويتية على سطح «الداو»، فوافق والده على ذلك وتم فرش سطح «الداو» بالسجاد الإيراني الفاخر، وجاء المقيم وشارك في الحفلة، ثم شكر عبدالوهاب على ذلك وأعطاه رسائل توصية تساعده في بعض الموانى الأفريقية.

وبعد أن ترك عبدالوهاب القطامي قيادة «الداو» في حوالي سنة ١٩٤١ تسلم قيادته النوخذة محمد بن شيبة الذي كان من قبل قبطانا للسفينة «طارق» التابعة للصقر. واستمر بن شيبة في قيادة «الداو» بين الكويت والبصرة والهند، ولكن الظروف منعت النوخذة محمد بن شيبه من قيادة «الداو» أكثر من سنتين أو ثلاث، فقد كان «الداو» على موعد مع الأقدار.

ترك «الداو» ميناء «كوة» البرتغالي على ساحل الهند الغربي في سنة ١٩٤٣ محملا بالبضائع مثل الأقمشة والشاي وإطارات السيارات وبعض المواد الغذائية في طريقه إلى الكويت والبصرة، تصحبه سفينة أخرى لعبدالرحمن الشاهين يقودها النوخذة عبدالعزيز البرجس،

وكان ذلك آخر سنوات الحرب العالمية الثانية. وكان «الداو» بقيادة النوخذة محمد بن شيبة والمقدمي (رئيس البحارة) الكبير أحمد العبد الهادي والسكوني غلوم قبازرد والنهام حسين بومطيع والقشطي وعشرات من أمهر بحارة الكويت. ولما وصلا قرب الأشاخر على الساحل العماني أقبلت عليهم دورية بحرية انجليزية وطلبت منهم «المنفيست» الخاص بكل سفينة، ولما كان «المنفيست» لا يذكر الأقمشة فقد اتهموا السفينتين بتهريب البضائع، وطلبوا منهما أن يتجها إلى «خورإيراما» قرب رأس الحد في عمان. وهناك مكثا أسبوعين بعد أن قامت الدورية بتفتيشهما وتركهما تحت الحراسة. وفي نهاية الأسبوع الثاني قررت الدورية الانجليزية سحب «الداو» والسفينة الأخرى إلى ميناء كراتشي لمصادرتهما. ولما وصلا كراتشي أقام عبدالرحمن الشاهين دعوى ضد مصادرة السفينتين وربحها (بعد أن أثبت لهم المحامي أن البضاعة على السفينة منشؤها «كوه» وليس الهند)، وسمح للسفينتين بالسفر.

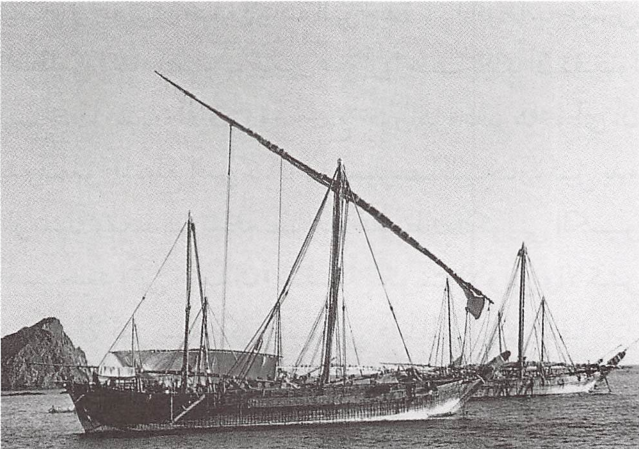
خرجت السفينتان من ميناء كراتشي، ولكن بعد مسيرة حوالي ٨٠ ميلا أخذ الماء يدخل إلى جوف السفينة «الداو» بعد أن أصاب ألواحها الوهن طيلة بقائها ستة أشهر في ميناء كراتشي، وكان لابد «للداو» من الرجوع ثانية إلى «خور» كراتشي حيث حدثت له مشكلة مع السلطات هناك وبقي محتجزا لمدة تقارب السنتين، فقرر التاجر عبدالعزيز الصقر (بعد أن مات والده حمد الصقر عام ١٩٣٠) استدعاء قبطانه وبحارته، وترك في حراسته المجدمي أحمد العبدالهادي الملقب «بشيخ المجادمة».

بقي أحمد العبدالهادي في حراسة «الداو» وهو يأمل أن يطلق سراحه ولكن السلطات هناك بدأت في بناء رصيف جعل خروج «الداو» إلى البحر أمرا مستحيلا، وبدأ الوهن يدب في ألواحه مما أجبر التاجر عبدالعزيز الصقر على استرجاع آلته وأخشابه وإعادتها للكويت، حيث صنع منه «لنج» نوخذاه عبد الرحمن العماني بينما ترك «الداو» يتحطم بهدوء. وكان التراب يدفن آخر ما تبقى من أضلاعه، وكأن «الداو» شيخ وقور لم يكن ليترك للموت دون أن يحظى بمراسم الدفن التي يستحقها، وبذلك يصدق قول آلن فاليرز عن «الداو» بأنه سفينة تاريخية.

© N.M.M.



إلى أعلى: صورة أخرى للداو التقطها له القبطان الأسترالي فاليرز خلال سفره على بوم النوخذة علي النجدي عام ١٩٣٨، وإلى أسفل: «الداو» راسيا في ميناء مطرح العماني في بداية عام ١٩٣٩





ابن رشدان

بعد أن أكمل الأستاد صالح بن رشدان بناء السفينة المعروفة باسم «الداو» للتاجر الكويتي حمد الصقر، طلب حمد الصقر من حجي سلمان الأستاد صنع سفينة أخرى له فكان ميلاد هذا البوم. ومع أن التاجر حمد الصقر كان على ثقة من أن حجي سلمان سوف يصنع له سفينة جيدة إلا أنه من المشكوك فيه أن يكون قد توقع أن تأتي هذه السفينة كأحسن ما يصنع من السفن من نوع البوم، بل أن تكون من أشهر وأفضل السفن من نوع البوم التي صنعها الكويتيون أو غيرهم.

ويذكر النوخذة عبدالوهاب العثمان أنه ما إن أصبحت هذه السفينة جاهزة للإنزال إلى البحر حتى شاهدها التاجر محمد بن رشدان (العازمي) وأعجب بها فقرر شراءها من أصحابها. وتم ذلك بالفعل بواسطة التاجر عبدالعزيز العثمان الذي اتفق مع حمد الصقر على شراء هذه السفينة بمبلغ ٤٢,٠٠٠ روبية وهي واقفة على الساحل (على طعومها) مع السكان والبوصلة والصاري شريطة أن يتم تسليم الصاري في الهند. وتمت الصفقة وعرفت هذه السفينة بعد ذلك باسم (ابن رشدان) وهو اسم صاحبها.

غير أن «ابن رشدان» لم تستمر طويلا في خدمة النقل البحري عند أصحابها الجدد، فقد اضطروا لبيعها، فاشتراها كل من محمد ثنيان الغانم وأخوه ثنيان وشاهين الغانم وجعلوها تحت قيادة النوخذة عبدالوهاب عيسى القطامي لقاء نصيب معين من أرباحها بعد أن دفعوا لصاحبها عشرة آلاف روبية «مع جزواها ودفترها»، أي أن يتحملوا المبالغ التي كان قد تسلمها البحارة قبل بدء الموسم. وبعد أن تسلمها هذا القبطان الكويتي الكبير أصبحت «ابن رشدان» سفينة الكويت الأولى والأكثر شهرة والأكبر سمعة لا يدانيها في هذا المجال إلا القليل من سفن الكويت. ولقد أطلق عليها عبدالوهاب اسم «سمحان» أو «غالب».

مواصفات السفينة :

تعتبر «ابن رشدان» تجسيدا لكل ما في صناعة السفن الكويتية من كفاءة ومهارة وجمال. فقد أبدع في صنعها حجي سلمان الأستاد وأجادها حتى أنها بلغت درجة الكمال من حيث جمال منظرها وصفاتها الملاحية الجيدة. فهي من نوع البوم «السفار»، وحملاتها طويلة (مستاقة) مما يزيد في ثباتها في الماء. كذلك فإن مقدمتها عريضة (عواليها متروسة) بينما تمتاز مؤخرتها بنحافتها مما يسهل اندفاع الماء حولها ويجعلها من أسرع السفن الكويتية. وفي هذا المجال يصف الأستاد علي عبدالرسول حملات «ابن رشدان» بأنها مرتفعة بحيث يستطيع رجل أن يمشي تحتها بسهولة.

يبلغ طول قاعدة السفينة حوالي ٤٦ ذراعا (٦٩ قدما)، وأما طولها من أعلى فيبلغ حوالي ١٥٠ قدما، ويبلغ عرضها حوالي ٢٧ قدما وعمقها من السطح إلى القاعدة حوالي١١ قدما. أما طول الصاري الكبير (العود) فيبلغ حوالي ٧٠ قدما والصاري الصغير حوالي ٥٥ قدما، وتبلغ أقصى حمولة لها خمسة آلاف من (٣٧٥ طنا)، وقد استغرق بناؤها حوالي أربعة أشهر.

تمتاز «ابن رشدان» بمقدمتها العالية (ميل صدر واجف)، نظرا لأن الخشبة الأمامية (ميل الصدر) تميل عن القاعدة بزاوية حوالي ٦,٥ خن (٣٦ درجة). وقد استخدم خشب الساج وغيره من الأخشاب في صنعها. فحملاتها من القاعدة وحتى مستوى سطح الماء صنعت من أخشاب المنتيي والفنص، وأما ألواح الجسد التي فوق سطح الماء فجميعها من خشب الساج حيث يبلغ سمك اللوح حوالي ٣ بوصات (٧,٥ سم). أما القاعدة (البيص) فهي من خشب اللوريل الهندي المعروف محليا باسم الجنقلي. ويبلغ طول العارضة الحاملة للشراع الكبير (الفرمن العود) حوالي ٩٥ قدما والفرمن الصغير حوالي ٦٠ قدما.

إلى أعلى البوم «بن رشدان» راسيا في ميناء ممباسا الأفريقي في أوائل الثلاثينيات حين كان قبطانه النوخذه عبد الوهاب عيسى القطامي

رحلات ابن رشدان

كانت «ابن رشدان» من السفن التي تبحر في بداية كل موسم إلى البصرة حيث تحمل التمور وتبحر إلى الهند أو إلى ساحل أفريقيا الشرقي، وتعود محملة بالأخشاب. ولقد حشد لها النوخذة عبدالوهاب أمهر البحارة الكويتيين في ذلك الوقت مثل المرحوم عبدالله بن عاصي وغيره. كما وضع عليهم رئيسا المقدمي أحمد العبد الهادي، والمقدمي أكبر أحيانا، وأما النهامة الذين ركبوا في «ابن رشدان» فهم من الكبار أمثال عبدالعزيز الدويش وسعد بن شريدة وعتيج ابن شريدة وغيرهم، كما ركب معهم المطرب (الكفيف) عبدالله الفضالة للغناء والعزف على العود (مكبس). ولقد أحكم عبدالوهاب قيادة هذه السفينة واستفاد من كل ما تتمتع به من مزايا وخصائص، وقادها عبر بحار واسعة وصعبة، كما أنه أضاف لها بعض المزايا مثل زيادة حبال رفع الشراع الكبير (الميازرة) فأصبح البحارة يبذلون جهدا أقل عند رفعهم لهذا الشراع الضخم. وهذه الإضافات لم تكن معروفة قبل النوخذة عبدالوهاب القطامي على سفن الكويت، لذا أطلق عليه بحارته لقب «أبو فكر».

ولكن عبدالوهاب لم يستمر طويلا في قيادة «ابن رشدان»، فقد اختير رئيسا لبلدية الكويت في سنة ١٩٣٨، مما اضطره لترك سفينته وتسليمها لأخيه النوخذة يوسف بن عيسى القطامي الذي قام بقيادتها عامين متصلين. فقد ذكر الكاتب آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد» أنه في سنة ١٩٣٩ وبينما هو في سفينة النجدي «بيان» شاهد

«سمحان» تخرج معهم من ميناء مطرح في عمان في طريقها إلى الكويت، ويضيف أنها كانت سريعة جدا مع أنها كانت ملأى بأخشاب الجندل مما جعل من الصعب على «بيان» وهي السفينة المشهود لها بالسرعة، أن تسبقها. فقد وصلت «سمحان» البحرين قبلهم وباعت كل ما عليها من أخشاب. كما أنه أعجب بها كثيرا وبخاصة عندما كانت تبحر ليلا تحت ضوء القمر، وقال «إن سمحان يبدو رائعا تحت النجوم». كما ذكر في كتابه «بحار الموسم» أنه شاهد «سمحان» في مسقط وعليها النوخذة يوسف بن عيسى القطامي، وأنها كانت قد تركت الكويت في شهر سبتمبر من عام ١٩٣٨ واتجهت إلى الهند حيث شحنت بالقرميد (الكبريل) وأبحرت مباشرة عبر المحيط الهندي إلى ميناء ممباسا على الساحل الأفريقي حيث حملت الأخشاب إلى الكويت، كما ذكر أنها في مرة من المرات أبحرت مباشرة من الهند إلى عدن تحمل الأخشاب إلى أحد التجار هناك.

وفي سنة ١٩٧٩ روى النوخذة يوسف بن عيسى القطامي للكاتب تفصيلات رحلته الشهيرة من الكويت إلى بورسودان حيث بدأ رحلته من الكويت ثم إلى البصرة عام ١٩٣٩ ومنها إلى مسقط، حيث حملوا معهم أربع سيارات إلى أحد موانى ظفار (جنوب عمان). وبعد ذلك توجهوا إلى عدن. وهناك عرفوا أن سوق التمر في عدن غير مشجع وأنه أفضل أجرا في ميناء بورسودان (كما أخبرهم التاجر جاسم شاهين الغانم الموجود في عدن)، لذا عزم النوخذة يوسف على التوجه إلى بورسودان. ولأنه لم يسبق له أن أبحر في البحر الأحمر، فقد استعان بربان من عدن ودفع له حوالي ٥٠٠ روبية لكي يساعده على الوصول إلى ميناء بورسودان. وتم وصولهم ميناء بورسودان بسلام وباعوا كل ما عندهم من تمر ثم رجعوا في طريقهم إلى عدن حيث توقفوا في أحد الموانى اليمنية (ربما ميناء الحديدة)، وهناك طلب منهم وكيل الإمام يحيى أن يوصلوا له بعض الأحمال إلى عدن لقاء أجر معين. ورضي يوسف بن عيسى بذلك وأخذ ينتظر مجيء البضاعة ولكن البضاعة لم تأت نظرا لأن الإمام يحيى سمع عن أخبار الحرب العالمية الثانية فقرر عدم إرسال بضاعته إلى عدن، ولكنه عوض النوخذه يوسف مبلغا قدره ٨٠ ريالا لقاء انتظاره شهرين متواصلين. عندها عادت «ابن رشدان» إلى عدن ثم إلى الكويت. ولم يعرف في تاريخ الكويت البحري سفينة أخرى وصلت بورسودان غير «بن رشدان».

لم يستمر النوخذة يوسف بن عيسى في قيادة «ابن رشدان» طويلا، ففي حوالي سنة ١٩٤٠ ترك قيادتها لأحد النواخذة الكويتيين لسنة واحدة حيث قادها إلى الهند لنقل القرميد من الهند إلى ساحل أفريقيا الشرقي ثم إلى دلتا الروفيجي لشراء أعمدة المنجروف (الجندل)، ومنها خطف إلى مسقط ثم إلى البحرين حيث باع كل ما عنده من أعمدة على التاجرين البحرانيين يوسف فخرو والجيراوي، وكانت حصة البحار في نهاية هذه الرحلة حوالي ١٤٥ روبية. ولقد ذكر النوخذة محمود بن نخي هذه السفينة، وكان خلال حديثه يثني على «ابن رشدان» قائلا: «محمل سنيد، سلك، سريع وزين باليوش، وخن شراعه متروس. . سكانه صخيف (أي غير عريض). . ». كما ذكر أن النوخذة عبدالوهاب بن عيسى عندما كان في قيادة ابن رشدان في إحدى السنوات كان معه النوخذة معيوف البدر يعمل مساعدا له. كما ذكر أيضا أن التاجر محمد ثنيان قيل له لماذا تشتري «بوم ابن رشدان» ولا تشتري قيصرية ابن رشدان بدلا من البوم، فأجابهم «البوم أبرك من القيصرية». بعد ذلك أصبح «ابن رشدان» من نصيب التاجر ثنيان الغانم (استدخله) وباعه على أحد النواخذة من «خور فكان» واسمه محمد الذي استخدمه في الأسفار حوالي ثلاث سنوات ثم باعه على أحد التجار من ميناء كنج الإيراني بمبلغ ١٤,٠٠٠ روبية، وكان ذلك في حوالي العام ١٩٤٣. ولعل ذلك كان بداية النهاية لهذه السفينة،



ففي إحدى سفراتها إلى ساحل أفريقيا الشرقي (ربما حوالي عام ١٩٤٤) اصطدمت «ابن رشدان» بأحدى الشعب المرجانية (قصار لامو الشهير) قرب ميناء لامو على الساحل الأفريقي الشرقي وانتهت بذلك السفينة «ابن رشدان».

ويروي أبو أحمد (غلوم قبازرد) وهو من رجال البحر الكويتيين المشهود لهم بالعلم والمعرفة والخبرة الطويلة أن نوخذة «ابن رشدان» (سيد حسين اختري) أكد له أن «ابن رشدان» لقي حتفه قرب قصار لامو، وليس قرب رأس الحد كما روى النوخذة الإيراني سيد عيسى نوخذا بوم المزيدي للمؤلف. وأما الأستاذ علي عبدالرسول فكلما تذكر «ابن رشدان» أثني عليه. إنها سفينة كاملة الأوصاف، ولكن «الزين لا يدوم» كما قال.

تيسير

لو سألت عن السفن الشهيرة في تاريخ الكويت البحري، والتي احتلت مركز الصدارة، لبرز اسم «تيسير» كأحد أفضل السفن التي بناها صناع السفن الكويتيون. ولعله ليس من المبالغة في شيء القول بأن «الداو» و«ابن رشدان» و«تيسير» و«المهلب» كانت أشهر سفن الكويت على الإطلاق بحيث أصبح ذكرها على لسان كل من ركب البحر من الرجال الكويتيين منهم وغير الكويتيين.

تاريخ الصناعة

اشتهر من عائلة العثمان كبيرهم الحاج عبد العزيز العثمان الذي امتلك الكثير من السفن التي كانت تستخدم في تجارته مع الهند وباقي الموانى الخليجية. وما أن اندلعت الحرب العالمية الأولى (العظمى) حتى أصبحت الحاجة شديدة إلى بناء سفن كبيرة لنقل المؤن من الهند إلى غيرها من دول الخليج. عندها فكر الحاج عبد العزيز في بناء سفينة كبيرة فاختار الأستاد حسين بن منصور، أحد أكبر صناع السفن الكويتيين، وطلب منه بناء سفينة من نوع البوم ذات حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ من من التمر (٣٠٠ طن).

وبدأ العمل في بناء السفينة (سنة ١٣٣٢هـ، ١٩١٤م) أمام منزل العثمان في الحي القبلي من المدينة والمطل على البحر. ولما كان الحاج عبد العزيز العثمان على ثقة كبيرة بالأستاذ حسين بن منصور فقد ترك له الأمر في كيفية بناء السفينة، والتي اكتملت بعد حوالي أربعة أشهر من بدء صنعها.

التدشين

أصبحت السفينة جاهزة للإنزال إلى البحر، وكان ذلك حدثا كبيرا في مدينة الكويت في تلك السنوات. فقد كان حاكم الكويت آنذاك الشيخ مبارك الصباح، وكان حبه للكويتيين وسفنهم وتجارتهم لا يحتاج إلى شهادة، فأمر أن يتجمع الناس للمشاركة في إنزال هذه السفينة. وبالفعل فقد تجمع الرجال والنساء والأطفال حول السفينة وكان بينهم الشيخ مبارك الصباح ذاته وحوله العديد من نواخذة الكويت الكبار مثل أحمد بن ناصر وأحمد الغانم وعبد العزيز القطامي وعلي وجاسم المبارك وغيرهم، وكذلك الحاج عبد العزيز العثمان وأقاربه.

وبدأت عملية الإنزال حيث استلقت السفينة على أحد جانبيها وأخذت تزحف ببطء نحو الساحل حيث سواعد الرجال تدير «الدوار» وتشد الحبال، ولم ينته اليوم إلا والسفينة طافية على سطح الماء، عندها تعجب الشيخ مبارك من السرعة التي تمت بها عملية الإنزال، فأطلق عليها اسم «تيسير» نظرا للسهولة واليسر اللذين رافقا عملية الإنزال. وبذلك عرفت باسم «البوم تيسير». بعد ذلك دعي الجميع إلى وليمة غداء أقامها الحاج عبد العزيز لكل من شارك في حفل إنزال «تيسير» للبحر، كما كانت عليه عادة التجار الكويتيين آنذاك.

مواصفات السفينة:

يعتبر «تيسير» من السفن الكويتية «الكاملة الأوصاف»، فهي مصنوعة من خشب الساج الهندي،

وذات حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ منّ (٣٠٠ طن)، كما أنها تمتاز بحملاتها المحكمة الصنع والمرتفعة نسبيا عن القاعدة، والممتدة على طول القاعدة «البيص»، كما أنها تمتاز بصفات ملاحية جيدة، منها استجابتها بسرعة لأية حركة من دفتها وسرعة وثباتها على سطح الماء، بالإضافة إلى مقدرتها الكبيرة على حمل البضائع. وفيما يلي بعض من مواصفات «تيسير»:

طول القاعدة (البيص) = ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما).

طوال السفينة من أعلى = ٨٠ ذراعا (١٢٠ قدما).

العرض = ١٧ ذراعا (٢٦ قدما).

العمق (الغزر) = ٨ أذرع (١٢ قدما).

طول الصاري الكبير = ٤٨ ذراعا (٧٢ قدما).

طول الصاري القلمي = ٤٠ ذراعا (٦٠ قدما).

طول الفرمن الكبير = ٨٠ ذراعا (١٢٠ قدما).

مساحة الشراع الكبير = (٥١ شقة).

مساحة الشراع الصغير = (٣١ شقة).

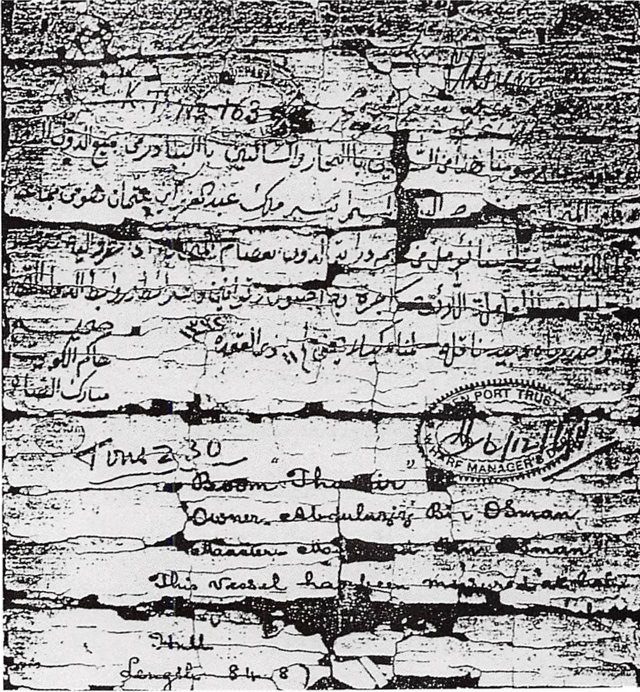
الغاطس = حوالي ١٨ قدما.

ولقد قام بتفصيل شراع «تيسير» النوخذة عبد اللطيف العثمان على الوجه التالي:

الشراع العود وقد فصل على الثلث.

والشراع القلمي وقد فصل على النصف.

وقد بلغت تكاليف بناء «تيسير» حوالي ٣٥ ألف روبية هندية.

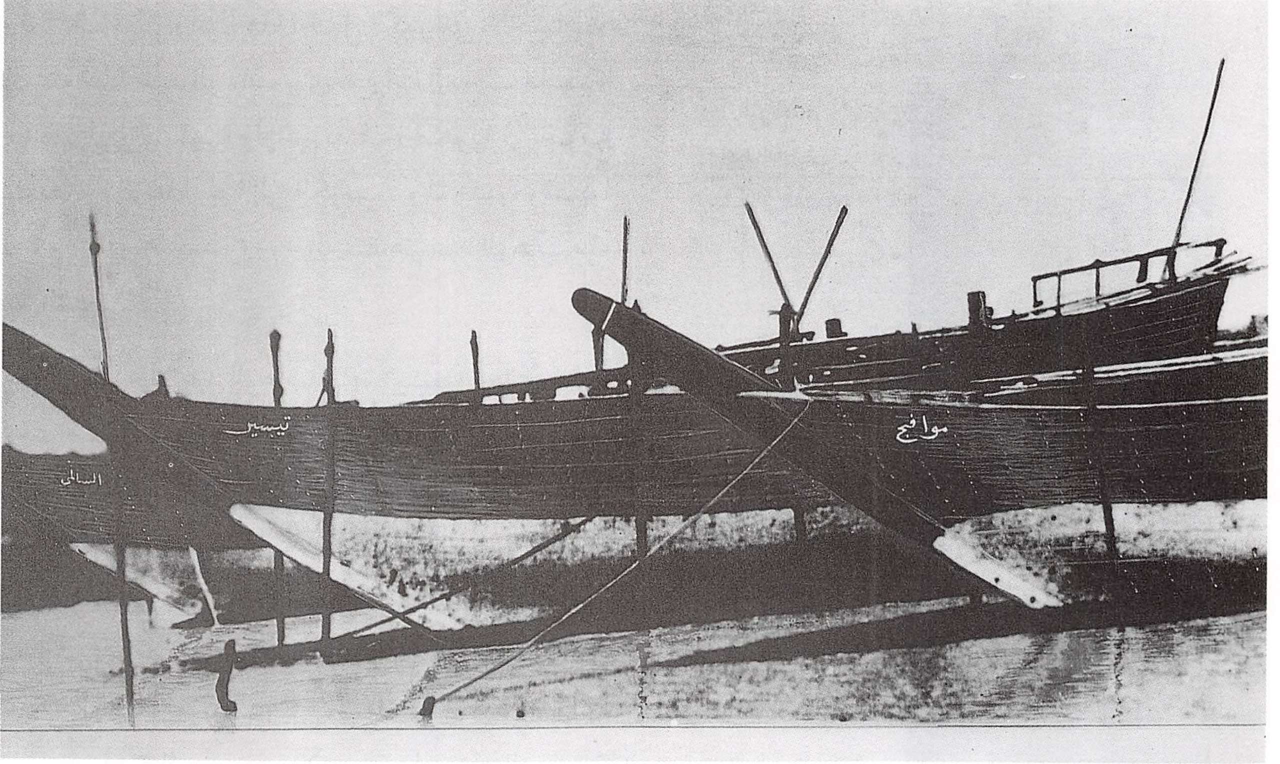


«الكول» التابع للبوم «تيسير»

رحلات تيسير

كان «تيسير» جاهزا للسفر في بداية سنة ١٩١٥م، وكانت الدنيا تعج بأخبار الحرب العالمية الأولى ونقص المؤن في الكثير من البلدان الخليجية، لذا كان لزاما على «تيسير» أن يبدأ في السفر. فقد اختار له مالكه عبد العزيز العثمان قبطانا هو النوخذة محمد سليمان العثمان الذي قاد «تيسير» في أولى رحلاته إلى الهند وعاد إلى الكويت محملا بالأخشاب وغيرها من الضروريات. وبعد ثلاث سنوات نزل النوخذة محمد عن «تيسير» وأسلم قيادته للنوخذة عبد اللطيف سليمان العثمان، وركب مع النوخذة عبد اللطيف العثمان الشاب عبد الوهاب، لكي يتعلم منه فنون الملاحة وأصولها. ولقد كانت رحلات «تيسير» دائما إلى الهند وبخاصة إلى ساحل الملبار الهندي لإحضار الخشب اللازم لصناعة السفن. وفي سنة ١٣٤٣ هـ (١٩٢٤م) تسلم قيادة «تيسير» الشاب عبد الوهاب بن عبد العزيز العثمان الذي كان يبلغ من العمر حوالي ٢٢ سنة،





إلى أعلى خشب العثمان وهي «موافج» و«تيسير» و«السالمي» مرفوعة على الساحل في نقعة العثمان في الحي القبلي من مدينة الكويت

والذي اكتملت لديه القدرة والمهارة على قيادة مثل هذه السفينة.

ترك النوخذة عبد الوهاب الكويت متجها إلى البصرة حيث شحن «تيسير» بالتمر وعلى سطحه حوالي ٤٠ بحارا من بحارة الكويت. ولما تم شحنه وقف أمام مدخل شط العرب ينتظر هبوب «الشمال» لتدفعهم إلى الهند. وبعد حوالي أسبوعين كانوا في كراتشي ينزلون بعض التمر، ثم استمروا جنوبا إلى بومباي حيث باعوا كل ما عندهم من تمر وأبحروا جنوبا إلى كاليكوت لشراء الأخشاب.

وفي كاليكوت تم شحن «تيسير» بأنواع عديدة من الأخشاب، وبدأ مسيره إلى الكويت باتجاه مسقط، حيث أبرق النوخذة عبد الوهاب إلى والده في الكويت يخبره عن وصوله مسقط بسلام وأنه في طريقه للكويت.

ليس من الممكن ذكر جميع الرحلات التي قام بها «تيسير» تحت قيادة قبطانه النوخذة عبد الوهاب، لكن يجب أن يذكر في هذا المجال أن النوخذة عبد الوهاب جعل البوم «تيسير» يدخل تاريخ الكويت البحري من أوسع أبوابه. فقد تجمع له سعة الصدر والقيادة الحكيمة والعلم الواسع بالبحر وفنونه، هذا بالإضافة إلى التوفيق والعناية الإلهية التي جعلت البحارة يفخرون بأنهم ركبوا «تيسير»، وأن قبطانهم كان النوخذة عبد الوهاب العثمان.

وفي هذا المجال يستحسن ذكر إحدى الرحلات التي قام بها «تيسير» من الكويت إلى الهند (كما يصفها قبطانها عبد الوهاب)، ففي طريق العودة وقف «تيسير» في ميناء المنامة بالبحرين وأنزل بعض حمولته، فانتشر الخبر في الميناء أن البوم «تيسير» قد وصل البحرين. ولكن بعض التجار هناك دهشوا من تلك الحمولة حتى ظن بعضهم أن مركبا بخاريا



قد وصل البحرين وأنزل هذا الحمل الكبير من الأخشاب، وكان النوخذة عبد الوهاب يرى أمارات العجب عليهم، فأخذهم إلى «تيسير» وأراهم نصف الحمولة في جوفه حيث يعتزم الإبحار بها إلى الكويت. ولما ركبوا وشربوا القهوة وأشادوا «بتيسير» ورجاله سقاهم عبد الوهاب ماء «كوه» الشهير.

تولى النوخذة عبد الوهاب قيادة «تيسير» إحدى عشرة سنة متواصلة أكسبها فيها شهرة لم يكتسبها إلا القليل من السفن الشراعية الكويتية، وكانت جميع سفراته إلى الهند، يحمل التمر من البصرة ويحضر الأخشاب من ساحل الملبار إلى الخليج في رحلة واحدة خلال الموسم الواحد. ولقد ركب مع عبد الوهاب أفضل ما في الكويت من «نهامه» مثل عبد العزيز الدويش وسالم المرطة وغيرهما مما أضفى جوا من البهجة والأصالة على هذه السفينة التاريخية. وفي سنة ١٣٥٤ هـ (١٩٣٥م) نزل عبد الوهاب عن سفينته وأسلم قيادتها للنوخذة درباس العمر الذي قاد «تيسير» خمس سنوات، ثم تسلمه بعده النوخذة إبراهيم المشعل لسنة واحدة، وتركه بعدها للنوخذة راشد المبارك لسنة أخرى ثم تسلمه بعده النوخذة إبراهيم بن شايع خمس سنوات أخرى قاد فيها «تيسير» إلى عدن وساحل أفريقيا الشرقي لأول مرة في تاريخه.

ترك النوخذة إبراهيم «تيسير» وأصبح واقفا على الساحل أمام منزل أصحابه بعد أن خدم النقل البحري الكويتي ما يقارب ٣٤ سنة متصلة، وكان واضحا أن هذه السفينة خدمت ما فيه الكفاية، وأنه لابد أن تستريح، وكان ذلك في سنة ١٣٦٦ هـ (١٩٤٧م)، عندها قرر صاحبها أن يبيعها إلى غلوم تاجر الخشب الذي اشتراها بمبلغ ٦٠٠٠ روبية «وشتّرها» أي قطعها إلى ألواح من الأخشاب لبيعها على الساحل.

ويروي الأستاذ علي عبد الرسول للمؤلف أنه في اليوم الذي شهد فيه «تيسير» نهايته، وقف أحد بحارته (ثنيان لعميري) ينظر إليه والفؤوس والمناشير تقطع في جسده، فصاح قائلا «لا .. كيف تفعلون ذلك بتيسير؟ تلك السفينة التي جلبت لكم المال والأخشاب، اتركوها .. اتركوها، فهي لم تدع حملا إلا حملته، ولا بحرا إلا ركبته. لا تفعلوا ذلك في تيسير»، ولم يكن ذلك بسبب الخسارة المادية التي لحقت بالسفينة، ولكن لأنها كانت رمزا لحياة عشقها هذا البحار. ولكن ذلك لم يمنع وصول أشلاء



النوخذه
عبد اللطيف
سليمان العثمان



النوخذه
محمد سليمان
العثمان



النوخذه
عبد الوهاب
عبد العزيز
العثمان



«تيسير» إلى مطابخ المنازل في الكويت، فقد كان معظم الناس يجهل حينئذ أن عصر الشراع سوف يأتي إلى نهايته في القريب. وأما قاعدة «تيسير» فقد اشتراها التاجر غلوم قبازرد، وكانت من خشب «الفنص» وجعلها عموداً لسقف منزله. وأما الجامعة الخاصة بتيسير فيمكنك رؤيتها اليوم إذا ما زرت ديوان النوخذة عبد الوهاب العثمان في الكويت.

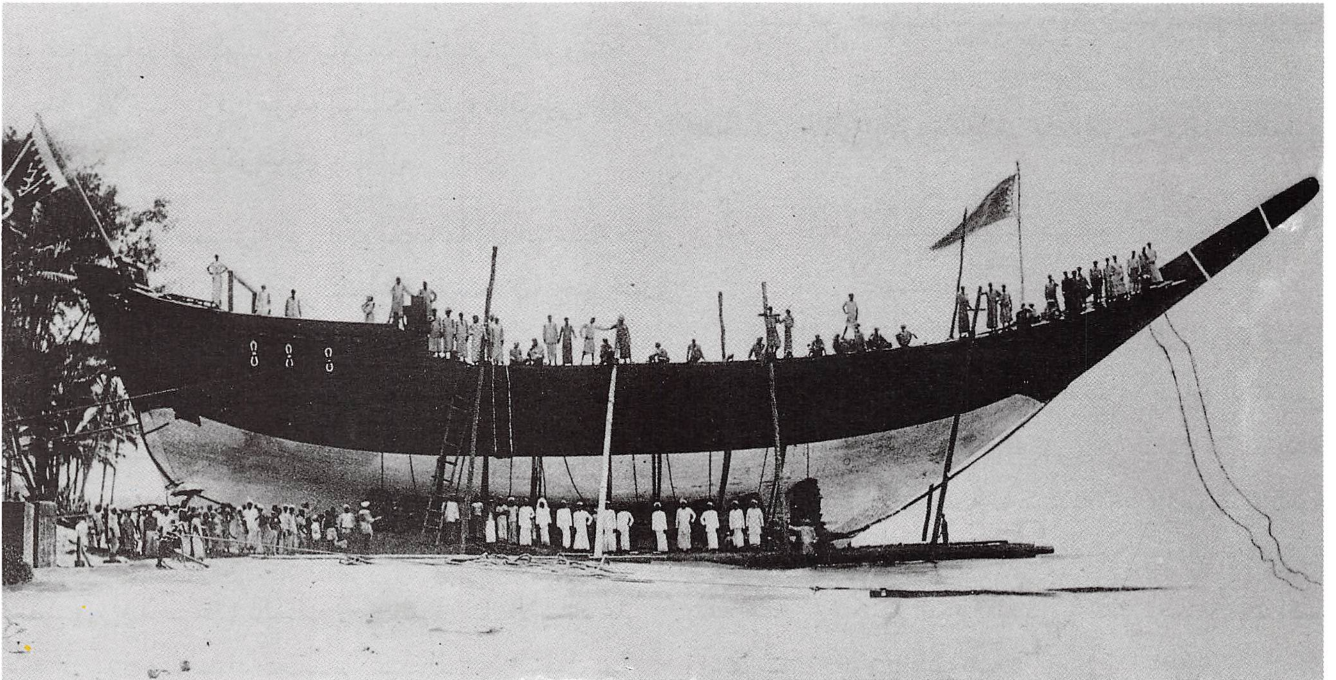
المحمدي

في سنة ١٩١٦ قرر كبار عائلة معرفي بناء سفينتين من نوع البوم لاستخدامها في تجارتهم الآخذة في الازدياد والنمو، فأوصوا الأستاد الكويتي المعروف حمود بن حسن بصنع السفينتين لهم على ساحل الملبار في مدينة كاليكوت الهندية، حيث الأخشاب متوافرة والقلاليف كثيرون. ووافق الأستاد وبدأ العمل، ولم تمض إلا عدة أشهر حتى كانت السفينتان جاهزتين للإبحار إلى الكويت. وعرفت السفينة الأولى باسم «المحمدي» والأخرى باسم «العلوي»، غير أن «المحمدي» اكتسبت من الشهرة ما فاق زميلتها «العلوي» على الرغم من قصر عمر هاتين السفينتين.

مواصفات المحمدي

لم يبن «المحمدي» فقط من أجل نقل البضائع بين الكويت والهند، وإنما كان دليلا على يسر حال أهله وعلى سعة العيش لديهم. لقد كانت «المحمدي» سفينة ضخمة، بل هي في الواقع أكبر سفينة من نوع البوم بنيت لتاجر كويتي، فقد بلغ حملها حوالي ٧٣٠٠ من منّ التمر (٥٥٠ طنا) كما ذكر النوخذة عبد الوهاب القطامي في كتاب والده (دليل المحتار في عالم البحار). كل شيء فيها كان يدل على الوجاهة، عدد بحارتها وتجهيزاتها والنقوش على بعض ألواحها، حتى منظرها وهي راسية في شط العرب تنتظر حملها من التمر، والعلم الكويتي الأحمر والأبيض يتدلى من الصاري في مؤخرتها حتى يكاد يلامس الماء من كبره، وكل هذا يدل على أن «المحمدي» لم تكن سفينة

البوم «المحمدي» على ساحل ميناء كاليكوت الهندي قبل إنزاله إلى البحر





عادية. ولقد شاهدها راسية في شط العرب النوخذة عبد الوهاب العثمان فأعجب بها وبجمالها، وكذلك الأستاذ علي عبد الرسول.

صنعت «المحمدي» من أجود أنواع الأخشاب الهندية وبخاصة الساج الذي بلغ سمك اللوح منه ما يقارب ٣ بوصات. وأما طوال قاعدتها فحوالي ٥٠ ذراعا (٧٥ قدما)، وارتفاع السفينة حوالي ١٥ قدما، ويعتبر «المحمدي» ذا غاطس كبير نظرا لارتفاع جسده (حملاته) عن القاعدة. و«المحمدي» جيد التصميم وإذا شحن بالبضاعة فإن جمال منظره ملحوظ، وأما الصاري الكبير فهو من الضخامة بحيث إن الحفرة التي يرتكز عليها داخل جسد السفينة (الدواة) تكفي أن ينام داخلها طفل رضيع (كما ذكر الأستاذ محمد بن عبد الله للمؤلف).

رحلات المحمدي

تسلم قيادة «المحمدي» في رحلته الأولى النوخذة حجي ومعه صالح بن جيران (معلما). وقد شوهد «المحمدي» يحمل التمر من موانى شط العرب والعلم الكويتي يتدلى من مؤخرته. وترك البصرة مليئا بالتمر في طريقه إلى موانى الهند. وهناك بيع ما فيه من تمر وشحن وحمّل بالأخشاب في طريقه إلى الكويت وكان على ظهره ما يقارب ٧٥ بحارا كويتيا.

وصل «المحمدي» إلى الكويت، وأنزل ما عليه من أخشاب وبضاعة. وبقي في النقعة (نقعة شملان) حتى تتم صيانته بعد سفرته هذه وإعداده لرحلة أخرى. ولكن بعد أيام أدرك أهله أن صيانة «المحمدي» - هذه السفينة الضخمة التي لم تشهد الكويت مثلها في الماضي - ليس من الأمور اليسيرة، فقد ظهرت الكثير من الفراغات بين الألواح ولم يكن من السهل على القلاليف سدها وقلفطتها. ويقول بعض من عندهم علم بالسفن وصيانتها (مثل الأستاذ علي عبد الرسول والأستاذ محمد بن عبد الله) إن السبب يعود إلى أن الأخشاب التي صنع منها «المحمدي» في الهند، لم تتعرض للشمس المدة الكافية لكي تجف وتنكمش و(تأخذ حاصلها)، لذا عندما وصل «المحمدي» إلى الكويت حيث الجو حار وجاف انكمشت الألواح وتركت فراغات بينها لا يمكن لفتيل من القطن أن يسدها.

مال «المحمدي» على أحد جانبيه، وبدأ الماء يدخل جسده من الفتحات بين الألواح، وتجمع لفيف من بحارة الكويت بقيادة الشيخ عبدالله الجابر لإنقاذ هذه السفينة فلم يستطع البحارة إعادته إلى وضعه الطبيعي، فهي من الضخامة بحيث تعسر عليهم إنقاذها، وأصبح «المحمدي» في خطر وترك ذلك شيئا في نفوس أصحابه، وباعوه كارهين على الأستاذ أحمد بن سلمان صانع السفن المعروف بمبلغ زهيد لا يزيد عن ٣٠٠٠ روبية، ولم يشتره حجي أحمد لكي يستخدمه للنقل وإنما «شتره» وقطعه إلى ألواح متناثرة، بعضها استخدمه في صنع بوم لنقل الماء وبعضه لصنع سفن صغيرة، والباقي باعه أخشابا للوقود. وأما أبواب الدبوسة الجيدة الصنع والمحلاة بالنقوش فقد احتفظ بها حجي أحمد كأبواب لبعض الغرف في منزله نظرا لأنها من خشب السيسم. وتخليدا لهذه السفينة أوصى أبناء التاجر محمد رفيع معرفي ببناء سفينة أسموها «المحمدي الثاني»، وهي أصغر كثيراً من سابقتها «المحمدي الأول».

منصور

بلغ ولع التاجر والنوخذة أحمد الخرافي بالسفن الشراعية والسفر الشراعي حدا كبيرا، فبعد أن أوصى بصنع البغلة المعروفة باسم «الناصري»، طلب من الأستاذ عبد الله بن راشد أن يصنع له سفينة أخرى من نوع البوم تضاهي أكبر سفن الكويت مثل «الداو» و«ابن رشدان» وغيرهما. وتم صنع البوم «منصور» الذي أصبح أحد أكبر وأشهرسفن الكويت الشراعية.



صنع «منصور» عام الحرب العالمية الأولى، وهي السنة نفسها التي صنع فيها «الداو» و«تيسير»، فقد أراد النوخذة أحمد الخرافي أن يشارك غيره من التجار في نقل المواد الاستهلاكية الضرورية من الهند إلى أسواق الخليج وبلاد الشام في تلك السنوات، حيث منعت البحرية البريطانية سفن النقل التجارية من نقل البضائع، فأصبح الطلب على السفن الشراعية كبيرا.

وما أن انتهى صنع البوم «منصور» حتى أعد احتفال كبير لإنزاله إلى البحر، وربما كان الشيخ مبارك الصباح حاكم الكويت آنذاك موجوداً في تلك المناسبة. لقد كان احتفالا كبيرا كما يروي الأستاذ علي عبد الرسول الذي كان ولدا صغيرا في ذلك الوقت. فبعد أن اتكأ «منصور» على أحد جانبيه بدأ يزحف ببطء صوب البحر حتى لامس الماء وطفا على سطحه، وكان ذلك أمام عمارة أحمد الخرافي قرب المستشفى الامريكاني في الحي الغربي لمدينة الكويت القديمة.

مواصفات منصور

جاء تصميم «منصور» كدليل آخر على مهارة الأستاذ عبد الله بن راشد الذي صنع «الداو»من قبل. فهو كما يصفه النوخذة عبد الوهاب العثمان «محمل بحر»، كما أنه «معتدل الحملة» كما يصفه الأستاذ علي عبد الرسول، ويختلف قليلا عن «الداو» حيث إن «الداو» «برده سايح» أي أن جوانبه أكثر ميلانا إلى الخارج من جوانب منصور. كما أن «ميله الأمامي سايح أكثر»، وكذلك حملاته متروسة. وأما صفات «منصور» الملاحية فهي جيدة كما يصفها النوخذة براك العجيل الذي ركب في «منصور» كمساعد للنوخذة أحمد الخرافي سنوات عديدة. ويبلغ طول قاعدة «منصور» حوالي ٤٧ ذراعا وأما مقدرته على الحمولة فهي ٥٠٠٠ منّ كما ذكر النوخذة براك العجيل للمؤلف.

رحلات منصور

يذكر النوخذة براك العجيل أنه ما إن تم إعداده للسفر حتى أبحر إلى الهند مباشرة وعليه النوخذة حجي بن عبد الله وصاحبه أحمد الخرافي. وبينما كان «منصور» مبحرا بالقرب من مضيق هرمز داخل الخليج وإذا بباخرة كبيرة تصطدم جانبا به وتحدث في أحد جانبيه بعض التلف. ولما عرض قائد الباخرة على النوخذة أحمد الخرافي العون أو المساعدة رد عليه أنه ليس في حاجة لأية مساعدة مادامت السفينة قادرة على مواصلة الرحلة، والتفت إلى بحارته قائلا: «مريكب (تصغير مركب) دعم مركب»، أي أن «منصور» هو المركب الحقيقي وليست الباخرة التي اصطدمت به.

ووصل إلى الهند، وكان التاجر إبراهيم الغانم قد أعد «لمنصور» أكياسا محملة بالرز لكي يقوم بنقلها إلى الكويت حيث بلغ سعر كيس الرز في الكويت ٦ روبيات في تلك السنوات. ووصل «منصور» بسلام وأنزل أكياس الرز ورجع إلى الهند ثانية (مطراش ثاني). واستمر في عمله هذا حتى سنة الرحمة (١٣٣٧ هـ ١٩١٨م) عندما قل الطلب على السفن قليلا، فأصبح «منصور» لا يذهب إلى الهند إلا مرة واحدة في الموسم (مطراش واحد).

وفي رحلة أخرى، وبينما كانت بعض السفن الكويتية مجتمعة في شط العرب تنتظر هبوب الشمال لكي تبحر إلى الهند، كان «منصور» أحدها، وكان معه كذلك السفينة «الداو»، وعندما هبت رياح الشمال رفعت هذه السفن أشرعتها وأبحرت باتجاه الهند. وكان «منصور» بقيادة النوخذة أحمد الخرافي وحجي عبد الله، بينما كان «الداو» بقيادة النوخذة أحمد سليمان. وبعد مسيرة ساعات بدأت تعرف السفن السريعة من غيرها، وكان أحمد الخرافي يرقب سفينته وباقي السفن، ولما شاهد «الداو» يقبل عليه مسرعا ويلحق به ويسبقه، لم يستطع البقاء في مكانه، بل



وقف على مقدمة «منصور» وأخذ يضرب السطح برجله مرددا عبارته الشهيرة «الداو أقفى يا منصور . . الداو أقفى يا منصور» وكأنه يستصرخ سفينته أو يحضها على الإسراع حتى تسبق «الداو». ولقد كانت لكلمة النوخذة أحمد صدى كبيرا عند البحارة وأهل البحر في الكويت، حتى إن بعضا منهم مازالوا يذكرونها ويذكرون صاحبها النوخذة أحمد الخرافي. ويجدر بالذكر هنا أن أحمد الخرافي ربما يكون الوحيد الذي «فصل» شراعا خاصا من نوع الشمندي، وهو شراع صغير يرفع في مؤخرة السفينة، وذلك حرصا منه على زيادة سرعة سفينته «منصور». فقد كان من المعروف أن شراع الماشوه هو الذي يوضع كشراع «للشمندي» . كما أن «منصور» من السفن القلائل التي غطى أسفلها بالنحاس كما غطى «الداو» من قبل. ولكن بعد مدة أزيل النحاس نظرا لأنه لم يكن ذا فائدة كبيرة لهذه السفن.

خدم «منصور» في نقل البضاعة عندما كانت هناك حاجة ماسة إليه. وفي حوالي سنة ١٣٥٠ هـ (١٩٣١م) أتت نهاية «منصور» كما رواها النوخذة براك العجيل للمؤلف.

فقد أبحروا من بومباي يحملون ٧٠٠٠ كيس من الملح الزراعي من مكان يعرف باسم «ترنجا» بالقرب من بومباي، واتجهوا جنوبا بمحاذاة الساحل الهندي. وبعد مسير ساعات «ترس» عليهم الهواء وعلا الموج واستمرت الحالة هذه طوال الليل. واستمر البحارة لمدة يومين متتاليين ينزفون الماء من جوف السفينة، ولكن الماء بدأ يدخل السفينة بكميات كبيرة حتى وصل إلى ارتفاع ٦ أقدام داخل السفينة، عندها توقف البحارة إذ لا فائدة من نزف الماء، وأمر النوخذة أحمد بالاتجاه صوب الساحل الذي يبعد ٢٠ ميلا عن مكان السفينة، وهو ساحل «كوه»، الولاية البرتغالية الصغيرة على الساحل الغربي للهند. وتم بصعوبة توجيه «منصور» إلى الساحل الذي اندفع نحوه وارتطمت قاعدته برمل الساحل ودخله الماء ونزل منه البحارة وصنعوا لهم سقفا يجتمعون تحته حتى الصباح. وكان معهم مبلغ من المال (١٠ آلاف روبية) دفنوها في مكان ما على الساحل. ولما أشرقت الشمس وهدأت العاصفة ذهبوا جميعا إلى سفينتهم وإذا بها تشكو الواحا أصابها الوهن، وأضلاعا متكسرة. وأبعد أحمد الخرافي الحزن عن وجوه رجاله فصاح بهم «لا تحزنوا . . والله إن سلم هذا الرأس لأكسيه عمامة»، وكان يعني أنه إذا وصل إلى الكويت سالما فسوف يعوضهم سفينة أخرى بدل «منصور». وجاءهم النوخذة عبد الوهاب العثمان وعلم بما أصابهم فنقل منهم ١٦ بحارا على «تيسير» إلى البحرين.

كما ذهب النوخذة بدر بن أحمد الخرافي في قطار إلى بومبي وأحضر سفينة أخرى لوالده هي «سردال» التي نقلتهم إلى الكويت، ونقلت معهم الصواري وباقي آلة «منصور». وما أن وصل أحمد الخرافي إلى الكويت حتى صنع (بسط) سفينة أخرى أسماها «منصور» غير أن حمولتها لم تتعدى ٢٠٠٠ منّ من التمر (١٥٠ طنا). وبعد ذلك أوصى ببناء سفينة أخرى لا تقل جودة وشهرة عن سابقتها «منصور» وأسماها «الناصري».





إلى أعلى وعن اليمين : النوخذة منصور بن أحمد الخرافي وهو الذي سمي البوم «منصور» باسمه ، والى يساره أخوه النوخذه ناصر الذي سمي البوم الناصري باسمه .

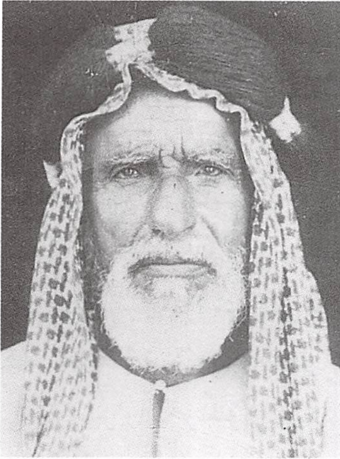


نور البر والبحر

هي أكبر سفينة من نوع البوم صنعها أستاد كويتي سواء داخل الكويت أو خارجها ومع ذلك فلم يرها في الكويت أحد، ولم يكتب لها البقاء. ولقد دفع تكاليف بناء هذه السفينة الضخمة التاجر البحريني عبد الرحمن الزياني، وقام بتصميمها وصنعها أستاد الكويت المشهور صالح بن راشد بمساعدة الأستاد محمد ثويني، وكان ذلك على ساحل الملبار في مدينة كاليكوت الهندية في حوالي سنة ١٩١٨.

ولقد أراد التاجر عبد الرحمن الزياني توفير مبلغ من المال حين طلب من الأستاد صالح بن راشد السفر إلى الهند لصنع السفينة هناك بدلا من استيراد الأخشاب إلى الكويت. فساحل الملبار الهندي غني بالأخشاب وبه المئات من القلاليف الهنود، فليس من العبث بناء السفينة هناك ثم الإبحار بها إلى الكويت. لقد كانت «نور البر والبحر» سفينة ضخمة تقدر حمولتها بحوالي ٥٧٥ طنا، كما ذكر ذلك النوخذة عبد الوهاب القطامي في كتاب والده «دليل المحتار في علم البحار». كذلك ذكر القبطان آلن فاليرز في كتابه (أبناء السندباد) أن «نور البر والبحر» كانت ذات حمولة تقدر بحوالي ٧٥٠٠ منٍّ من التمر، وأن تكاليف صنعها كانت حوالي ١٢٠,٠٠٠ روبية هندية، وأنها احتاجت إلى ستة أشهر حتى يكتمل صنعها. وأما بحارتها فكانوا حوالي ٧٧ بحارا، منهم ٣٧ بحارا كويتيا والآخرون من البحارة الهنود من أهالي كاليكوت. كما يصف ضخامة الحبال التي ترفع الشراع الكبير، وأنها بلغت ١٩ حبلا (مياراه) بدلا من الثمانية أو العشرة المستخدمة في معظم سفن الكويت.

ولقد كانت قمة الصاري الكبير ضخمة بحيث يكون في استطاعة بحار أن يقف عليها بسهولة، وكان قائدها النوخذة الكويتي المعروف إبراهيم المشعل.



النوخذه إبراهيم المشعل

ويذكر آلن فاليرز في كتابه المذكور أعلاه أن أحد بحارتها واسمه سعود أخبره أن «نور البر والبحر» حملت من الأخشاب الشيء الكثير وأبحرت في أول رحلة لها إلى الكويت على نغمات «النهام» وإيقاعات الطبول والأعلام الكويتية تزين كل حبل عليها، وبعد أيام قليلة من سفرها أصابتها عاصفة ودخل المطر والماء إلى جوفها وغرقت، ونجا سعود الذي كان يسبح الليل والنهار حتى وصل إلى الساحل. كما يذكر ألن أنه قابل النوخذة إبراهيم المشعل في الكويت وسأله عن مصير «نور البر والبحر» فلم يجبه إلا بقوله «لقد كان الحادث قضاء وقدرا.. وأنه لم يتوقع هطول أمطار في عرض البحر». هذه رواية آلن فاليرز عن مصير السفينة «نور البر والبحر»، غير أن هناك رواية أخرى عن مصيرها يرويها كبار قباطنة السفن الكويتيين مثل النوخذة عبد الوهاب العثمان والنوخذة حسين العسعوسي وغيرهما. فقد أكد جميع هؤلاء للمؤلف أن «نور البر والبحر» لم تبحر ولم تفاجئها سحابة في عرض البحر، ولم يسبح أحد من بحارتها عدة ليال لكي يصل إلى الساحل، فقد غرقت «نور البر والبحر» وهي راسية في مكانها على ساحل كاليكوت ولما تبحر بعد. لقد كانت سفينة كبيرة ومحملة بالأخشاب الثقيلة والحبال، ولما كان «بندر» كاليكوت مكشوفا وعرضة للرياح فقد هبت عاصفة



قوية على السفينة وتقطعت حبال مراسيها، ولم يكن من السهل على بحارتها تخفيف ما على سطحها وداخلها من أحمال، ولم تمنحهم الرياح فرصة فدخل الماء إلى جوفها وارتطمت بما حولها من أخشاب، وغرقت في مكانها. يقول بعض البحارة إن السبب في غرق السفينة يكمن في اسمها، فليس بوسع سفينة منقوش على أحد ألواحها «نور البر والبحر كما نجمة الصباح» أن تنجو من عذاب الله، فليس هناك من نور للبر والبحر سوى نوره.

ومهما يكن السبب وراء غرق هذا «البوم» الكبير الحجم والبديع التصميم، فالواقع أن هذه السفينة لم تبحر ولم تصل الكويت، ولو تم ذلك كما يعتقد الأستاذ علي عبد الرسول لشاهد أهل الكويت سفينة كبيرة الحجم محكمة الصنع لم يشهدوا لها مثيلا بين السفن، ولعجبوا من الأستاذ صالح بن راشد كيف تمكن من بناء سفينة في مثل تلك الضخامة والجودة وبديع التصميم. وذهبت «نور البر والبحر» ولكن ذكرها على لسان كل من له علاقة بالبحر وتاريخه في الكويت باق حتى هذه الأيام.

موافج

كيف يمكن أن نذكر السفن الشهيرة في تاريخ الكويت البحري دون أن نذكر البوم «موافج» أحد أشهر سفن العثمان، والمدرسة التي تعلم عليها أصول الملاحة العديد من رجالهم. لقد احتل «موافج» مركزا مرموقا في تاريخ الكويت وزاد من شهرة صانعه حجي سلمان الأستاذ الذي أتقن صنع هذه السفينة كما أتقن العديد من السفن قبلها. ولقد أراد الحاج عبد العزيز العثمان لهذه السفينة أن تكون سفينة نقل وتجارة بين الكويت والهند فكان له ما أراد حيث إن «موافج» صنع ذا مقدرة كبيرة على الحمل وذا صفات ملاحية جيدة، وكان ذلك في عام ١٣٣٨ هـ وهو العام الذي وقعت فيه معركة هدية في عهد الشيخ مبارك الصباح (١٩١٠م).

مواصفات موافج :

تعتبر «موافج» من السفن المتوسطة الحجم إذ تبلغ حمولتها ما يقارب ٣٠٠٠ منّ، ولكنها تمتاز بجودة صنعها وبصفاتها الملاحية الجيدة وبارتفاع حملاتها الممتدة على طول القاعدة، مما يزيد في مقدرتها على حمل البضاعة.

رحلات موافج :

أول من قاد «موافج» إلى الهند النواخذه عبد العزيز العثمان والد النوخذة عبد الوهاب العثمان، فقد تسلم قيادة هذه السفينة من سنة ١٣٢٩ هـ (١٩١١م) حتى سنة ١٣٣٣ هـ (١٩١٥م)، ثم أسلم قيادته للنوخذة عبد اللطيف العثمان الذي سافر عليه ثلاث سنوات متتالية ثم تركه ليتسلمه أخوه النوخذة محمد العثمان. وكان «موافج» في هذه الرحلات ينقل التمور إلى الهند ويعود محملا بالأخشاب. ويذكر الأستاذ علي عبد الرسول أن «موافج» هو الذي قام بإحضار الأخشاب التي صنع منها بوم العثمان الشهير والمعروف باسم «تيسير».

ويروي النوخذة عبد الوهاب العثمان للمؤلف أنه في سنة ١٣٣٠ هـ (١٩١٢م) وبينما كان والده عبد العزيز يقود «موافج» كان معهم الأستاذ حمود بن حسن. وفي الهند طلب منه الحاج عبد العزيز أن يصنع له سفينة غوص (شوعي) ففعل وتم بناء السفينة على ساحل الملبار في الهند. ولما حان موسم سفرهم إلى الكويت طلب الحاج عبد العزيز من النوخذة أحمد الخرافي أن يحمل السفينة (الشوعي) على سطح سفينته المعروفة «منصور» فطلب مبلغا يعادل ٩٠٠ روبية لقاء ذلك. عندها عدل الحاج عبد العزيز عن رأيه وقرر نقل الشوعي على سطح «موافج» وقاس طول المقدمة وأوصى حمود بن حسن أن يقطع جزءا من مقدمة الشوعي، ولما رفع على السطح كان هناك متسع له في المقدمة. عندها أبحر «موافج» إلى الكويت وعلى سطحه سفينة غوص وأطنان عديدة من الأخشاب والحبال وغيرها من الضروريات.



خدم «موافج» في النقل البحري الكويتي سنين طويلة، وقد كان يحظى بالتوفيق والعناية الإلهية. وبعد أن تركه النوخذة محمد العثمان تسلم قيادته العديد من النواخذة مثل القبطان الكويتي منصور الخارجي - نوخذة ومعلم وصاحب لسان يتقن التحدث بالعديد من اللغات مثل العربية والفارسية والأردية ولغة ساحل الملبار وحتى اللغة السواحلية. كما قام بقيادته النوخذة يعقوب اليتامى، حتى بيع موافج على تاجر الأخشاب القديمة «غلوم» الذي «شتره» وباعه كأخشاب للوقود وكألواح تستخدم لإصلاح السفن الصغيرة، وبذلك تكون نهاية موافج كنهاية زميله «تيسير» الذي بيع على نفس التاجر وانتهى إلى نفس ما انتهى إليه «موافج». ولو سألت لماذا لم يحفظ «موافج» و«تيسير» وغيرهما من سفن الكويت المميزة لجاءك الجواب بأنه ما من أحد توقع في تلك السنوات أن هناك ماردا يدعى البترول سوف يظهر في الكويت ويقضي على عصر الشراع إلى الأبد.

بوم حولي

تعتبر هذه السفينة من أصغر السفن التي صنعها الأستاد حجي سلمان لعائلة العسعوسي، ولقد سميت هذه السفينة، وهي من نوع البوم «بحولي» نظرا لأنها صنعت في نفس السنة التي اكتشف فيها ماء حولي العذب في الكويت (مياه جوفية) في سنة ١٩٠٨م، ومع ذلك فالكثير من أبناء البحر مازالوا يذكرون جمال هذه السفينة وجودتها. ولقد كان النوخذة حسين العسعوسي يراقب صناعة السفينة عن كثب حتى خرجت كإحدى أفضل السفن التي صنعت في الكويت على الرغم من صغر حجمها.

مواصفات السفينة:

«حولي» سفينة من نوع البوم صغيرة الحجم وذات حمولة تقدر بحوالي ٢٠٠٠ منٍّ أو ١٥٠ طنا. ويبلغ طول قاعدتها حوالي ٣٦ ذراعا (٥٤ قدما)، وعرضها حوالي ١٤ ذراعا (٢١قدما) وعمقها حوالي ٥,٦ أذرع (١٠ أقدام). وأما الصاري الكبير فيبلغ طوله حوالي ٣٧ ذراعا (٥٦ قدما). وأما حملاته فهي مرتفعة قليلا عن القاعدة (صيخ) وهذا ما جعله من السفن السريعة. كما أنه من السفن التي تبدو جميلة وحلوة وهي في عرض البحر.

رحلات حولي:

أول من تسلم قيادته النوخذة راشد العسعوسي، وأبحر به إلى الهند حاملا التمور وعائدا بالأخشاب، وعن هذا يقول الأستاد علي عبد الرسول: «إن العساعيس كدوه وايد».. (أي استخدموه في النقل سنوات طويلة)، وكان إذا خطف من البندر فإنه «يشيل نفسه». (أي يتحرك بسرعة على الرغم مما به من حمل). كما أنه «سريع ومشاي». ويضيف الأستاد علي عبد الرسول قائلا إنه وبينما كان مسافرا على ظهر إحدى السفن الكويتية (الكمانة) بقيادة النوخذة عيسى بورحمة، تصادف أن تقابل «حولي» مع «الكمانة» في كاليكوت في الهند، ولما حان موعدسفرهما إلى الكويت، طلب النوخذة عيسى بورحمة من النوخذة راشد العسعوسي أن يصحبه معه «سنيار»، فرضي النوخذة راشد وخرج الاثنان من كاليكوت في طريقهم إلى مسقط ثم الكويت، ويضيف حجي علي أنه كان يراقب السفينة «حولي» عن كثب فعرف الكثير عن طباعها، فما أن تمضي ساعات حتى تختفي «حولي» عن الأنظار حتى إذا ما أذن العصر «طيرت الخمامير»، أي أفلتت حبال الشراع حتى تخف سرعتها وتستطيع «الكمانة» اللحاق بها، و«بعد ذلك نمشي معا حتى صباح اليوم التالي، لقد كان «حولي» من السفن السريعة».

بعد هذه الخدمة المتواصلة التي قامت بها هذه السفينة، نزل عنها النوخذة راشد العسعوسي كي يتسلمها النوخذة حسين العسعوسي، وكان حسين وقتها شابا متحمسا



لركوب البحر عالما بفنونه. ولم يكن «المهلب» قد صنع في ذلك الوقت واستمر «حولي» في النقل البحري حتى تحطم وغرق قرب الساحل الإيراني في الخليج (على المطاف).

الرطاوي

سفينة من نوع البوم صنعها الأستاد صالح بن راشد لعائلة الصقر، ولقد سمي «الرطاوي» نسبة إلى مجموعة من رجال الإخوان يعرفون باسم الرطاوية، وهم الذين هاجموا الكويت في موقعة الجهرة سنة ١٣٣٩ هـ (١٩٢٠م). ولما تم صنع هذه السفينة في نفس السنة التي وقعت فيها معركة الجهراء فقد سُمي «بوم الرطاوي».

قام بقيادة هذه السفينة النوخذة معيوف البدر ولكنه لم يستمر كثيرا في قيادته، فبعد حوالي سنتين بيع «الرطاوي» على أحد التجار من ميناء كنج الإيراني ولا نعرف ماذا حل به بعد ذلك.

يوصف الرطاوي بأنه سفينة قوية وجيدة الصنع وذات حمولة تقدر بحوالي ٣٨٠٠ منّ (٢٨٥ طنا)، ولكن بعض الصناع مثل الأستاد علي عبد الرسول، وجاسم إسماعيل لايقرون بجمال منظرها كسفينة حلوة، ويعزون السبب إلى أن صناع السفن من الجيل المخضرم والقديم مثل الأستاد صالح بن راشد، كانوا يهتمون بجودة السفن أكثر من اهتمامهم بجمالها، على عكس صناع السفن من الجيل الأخير الذين صنعوا سفنا هي مثال على الجودة والجمال في آن واحد.

ولكن النوخذة عبد الوهاب العثمان أكد للمؤلف أن «الرطاوي» بوم حلو، وأنه عندما حان وقت إنزاله إلى الماء جاء شوعي غوص كويتي، فسأل التاجر محمد ثنيان الغانم من فيه عن سبب مجيئهم فأخبروه أن جماعة تدعى «الرطاوية» هاجموهم عند مدينة الجبيل وقتلت نوخذاهم محمد العيدان، فسمي البوم «بالرطاوي» نسبة إلى هذه الحادثة.

العلوي

لم يكن حظ «العلوي» أفضل من «المحمدي»، فقد حل به ما حل برفيقه، فبعد أن ترك الهند في سنة ١٩١٦ في طريقه إلى الكويت تحت قيادة النوخذة محمد بن ناجي هبت عليه عاصفة قوية أجبرته على الرجوع إلى كراتشي، ولم يستطع أن يكمل الرحلة، مما اضطر صاحبه إلى التعاقد مع النوخذة عبدالله بن نخي (قطوعة) بمبلغ ١٠ آلاف روبية هندية حيث أبحر «بالعلوي» حتى جزيرة «خرج» الإيرانية، واضطر إلى الرسو هناك، وانتشر الخبر في الكويت بأن «العلوي» يحتاج إلى المساعدة، فخرج إليه نفر من رجال الكويت (فزعه) وأحضروه بسلام، ومكث في النقعة بالقرب من زميله «المحمدي»، ولقي المصير نفسه، حيث دخله الماء واضطر أهله إلى بيعه، واستخدمت أخشابه لصنع بعض السفن الصغيرة، وفناطيس الماء نظرا لأن ألواحه من الساج الجيد. و «العلوي» أصغر كثيرا من «المحمدي»، إذ تبلغ حمولته حوالي ٣٥٠٠ منّ من التمر أو ما يعادل ٢٦٥ طنا.

No. 357 PORT OFFICER'S OFFICE,
Keamari, 12. 11. 1919

Boat's Name Alavi No. Nil.
Port of Registry Kowait Tons 264.4.

Certified that the following Lights, &c., have been inspected and passed for twelve months from this date:—

Side Lights and Screens.
~~Square Lantern with red and green~~ ...
Anchor Light.
Bell.
Fog-horn.

for [signature]
Inspector of Lights,
Under Act. vii of 1880,
Karachi.

شهادة تفتيش عن الإضاءة الليلية الموجودة على سطح البوم «العلوي» من قبل السلطات في ميناء كراتشي عام ١٩١٩

الواقفون على مرسومنا هذا من السالكين بالبحار والساكنين بالبنادر من جميع الدول العضام الفخام المتحابه مخصوص
البوم المسمى علوي ملك حسين ومحمد حسين ابنا محمد رفيع بهبهاني هما من جماعتنا اهل الكويت
ورعايانا نوصيكم في حكم دراية الدول العضام المتحابه اذا نظروا اليه ووقفوا عليه ان يعاملوه با
المعاملة اللايقه كما جرت به اصول وقوانين وشرائط وروابط الدول المتحابه هذا واصدرناه وبيد
ذلك اعلمناه كيلا يخفى / ٢٧ شوال ١٣٣٦

صحيح
حاكم الكويت سالم
المبارك الصباح

Measured and tonnage found
as follows

Hull
Length 99.0
Breadth 24.4 } 219.26
Depth 11.8

Poop
Length 30.0
Breadth 24.4 } 45.16
Depth 5.7

Tons
264.42



Calicut 30.12.18



Port officer

Certified that this Kol bears the seal of H. E.

the Shaikh of Kuwait and states that the Boom named Alavi

is the property of Hussain and Muhammad Hussain sons of

Muhammad Rafi Behbehani subjects of Kuwait.



P. S. [illegible]
Captain,
Political Agent,
Kuwait.

Kuwait.

Dated July 31st, 1918.

«الكول» التابع للبوم «العلوي» صادر عن الشيخ سالم الصباح عام ١٩١٨

S 1268—16,550 s—3-17—(02)
G. O., G. D. No. 7605, dated 21-9-15.)

Spl—Health 1

No. 538 of 1919.



BILL OF HEALTH.

Certified that the ~~Ship (Steamer)~~ C. B. " B. alawe "
sailing under the British. flag, under the command of
Captain Abdulla alie, of ______ tons,
bound for Koweit with a crew (including officers and
able-bodied seamen) of Forty (40) persons, and
~~passengers~~, laden with a cargo of General goods is to-day
the 18th of November 1919 at the time
of leaving the Port of Karachi in a satisfactory sanitary condition, and
that no case of infectious disease exists among its passengers and crew.

Certified also that the Town and Port of Karachi are at present
declared by the Board of Health to be

- free from: cholera. plague. small-pox. yellow fever.
- infected with: ~~cholera.~~ ~~plague.~~ ~~small-pox.~~ ~~yellow fever.~~



H.
Health Officer of the Port, Karachi.

صورة شهادة صحية صادرة عن ميناء كراتشي بخصوص البوم «العلوي» عام ١٩١٩



الناصري

يروي الأستاذ علي عبدالرسول أن النوخذة والتاجر أحمد الخرافي طلب من القلاف عبد الله بن حمود وهو ابن الأستاذ حمود بن حسن، أن يصنع له سفينة من نوع البوم، ولكن القلاف عبدالله أجابه بأنه لم يسبق له أن صنع سفينة من نوع البوم، وأنه قد لا يجيد صنع مثل هذه السفينة. ولكن أحمد الخرافي نهره قائلا: «الأخشاب ملك لي، وأنت ترفض العمل.. أنا راض (جادم) بما تصنعه وسوف أشرف معك على صنع السفينة، فلماذا تخاف.. أما تريد نقودا ؟».

وبدأ العمل في صنع السفينة، وفي خلال أشهر معدودة اكتمل بناء «الناصري» وأصبح من أفضل خشب الكويت بعد أن كلف أحمد الخرافي ٩٠٠ روبية أجرة القلاليف. وعنه يقول الأستاذ علي عبدالرسول إن الناصري «سفينة جيدة وحلوة.. حملاتها معتدلة، عواليها جيدة، وسريعة، وتحمل الكثير من البضائع (شيال) رقاي (سهل الطفو على سطح الماء).. فوق الزين».

وأما قبطانه النوخذة محمود بن نخي فقد وصف «الناصري» بأنه «محمل سريع، وسلك ومشاي ولا يطلب سناد»، أي أن دفته سهل إمساكها وتوجيهها. وتبلغ حمولة «الناصري» حوالي ٤٨٠٠ منٍّ من التمر وطول قاعدته حوالي ٤٦ ذراعا. وقد صنع أمام نقعة الخرافي في الحي القبلي، وكان ذلك في حوالي سنة ١٩٤٣. وأما أخلاقه في البحر فقد وصفه النوخذة محمود بأنه إذا ما اشتدت الريح فإنه «يشيلك شيل» أي يرفع نفسه عاليا فوق الأمواج.

رحلات الناصري :

تسلم قيادة «الناصري» النوخذة براك العجيل، وكان ذلك إبان الحرب العالمية الثانية. ويروي عن إحدى رحلات «الناصري» فيقول:

شحنا بالتمر من البصره وتوجهنا إلى مسقط ثم إلى المكلا حيث بعنا ما عندنا من تمر، وأبحرنا إلى بربره (الصومال) وبعد ذلك إلى عدن. وفي عدن عزمنا على الإبحار مباشرة إلى الهند حيث أرسل في طلبنا العم أحمد الخرافي. لكن التاجر خالد الحمد نصحنا بعدم السفر في ذلك الوقت نظرا لأن الهواء شمال شرقي (أزيب) مما يجعل سفرنا للهند صعبا وخطرا جدا، ولكننا عزمنا على السفر، وبعد جهد كبير «نتخنا» بر الهند وشحنا بالأخشاب من كاليكوت وأبحرنا شمالا إلى ميناء منقلور ثم إلى مسقط عبر بحر العرب. وبينما نحن في عرض البحر وإذا بالرياح تهدأ، ولمدة ٤٣ يوما ونحن ننتظر هبوب الرياح لكي تدفعنا إلى مسقط، وكنا نتجه جنوبا بسرعة ٥ ,١ ميلا في الساعة ولا حيلة لنا في ذلك، وفي أحد هذه الأيام لاحت لنا عن بعد تسع بواخر حربية وبارجتان، ولما أبصرونا تفرقوا وأخذت واحدة من السفن تدور بحذر حولنا، عندها رفعنا الأعلام على السفينة فرفعوا بدورهم العلم البريطاني. وكنت أطلب من صاحب الدفة (السكوني) التزام الحذر حتى لا «نعترض» للأمواج التي أحدثتها الباخرة من حولنا فتنقلب سفينتنا. ولما أيقن قائد السفن أننا عزل تركنا بعد أن أخبرنا أنه قد قدم من استراليا في طريقه إلى عدن. وبعد ذلك هبت رياح الجنوب (السهيلي) فرفعنا الأشرعة، وبعد١٣ يوما كنا في مسقط ثم أبحرنا بعدها إلى الكويت.

وبعد سنوات من قيادة «الناصري» تركه النوخذة براك العجيل لكي يتسلم قيادته النوخذة محمود بن نخي لمدة لا تقل عن خمس سنوات متصلة، وكان في أولى هذه الرحلات ينقل التمر من البصرة إلى المكلا حيث باع هناك مايقارب ٢٠٠٠ منٍّ من التمر نظرا لوجود مجاعة كبيرة في حضرموت في تلك السنة، ثم اتجه إلى عدن حيث باع بقية التمر هناك. وبعدها رجع إلى المكلا ثانية وشحن حوالي ٢٠٠٠ كيس من الجير وأبحر بهذه الحمولة إلى الكويت.

وأما رحلته الثانية فقد بدأت من الكويت إلى البصرة

ثم إلى المكلا ثم إلى بربرة ومنها إلى زنجبار حيث توقف النوخذة محمود وبحارته هناك عدة أيام (جداف) عملوا فيها على صيانة «الناصري» وإعداده إلى الرحلة الصعبة التي سيذهب خلالها إلى دلتا الروفيجي في تنزانيا لشحن الجندل هناك. وتم إعداد «الناصري» وأبحر في طريقه إلى خور «سمبا أو رانجا» حيث شحن بالجندل وأبحر شمالا حتى وصل إلى الكويت وبيع ما عليه من أخشاب استخدمت في بناء سقف المستشفى الأميري الذي كان في طور البناء آنذاك.

واستمر الناصري في خدمة النقل البحري الكويتي بعد موت صاحبه أحمد الخرافي إلى أن باعه ابنه النوخذة بدر الخرافي بمبلغ ١٨,٠٠٠ روبية مع عدد آخر من السفن على أحد أهالي ميناء كنج.

ولم يكن «منصور والناصري» البومين الوحيدين اللذين امتلكهما أحمد الخرافي، فقد كان يملك سفينة أخرى صنعها بعد الناصري اسمها «مرزوق»، وكان أستادها محمد حسين وهي صغيرة الحجم إذ لا تزيد حمولتها على ٢٥٠٠ منٍّ من التمر. ويصفها الأستاد علي عبدالرسول بأنها «بوم مشاي سريع.. خوش بوم». كما أن الأستاد عبدالله بن محمد صنع لأحمد الخرافي سفينة أخرى من نوع البوم ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منٍّ من التمر، وكانت تحت قيادة النوخذة مساعد العجيل. ولقد فقدت هذه السفينة الأخيرة بحادث غرق على إحدى الشعب المرجانية بالقرب من ساحل إيران وكان اسمها «سهيل».

بوم ولد مبارك

أراد الأستاد الكبير حجي سلمان أن يختتم السنوات التي قضاها يصنع السفن في الكويت، والتي صنع خلالها أفضل خشب الكويت، بصنع سفينة لا تقل شهرة وإتقانا عن سابقتها «ابن رشدان»، فأتى «بوم ولد مبارك» لكي يعزز مكانة هذا الصانع القدير، ويشهد على أن حجي سلمان ربما يكون أفضل ما أنجبت الكويت والخليج من صناع السفن الشراعية.

لا يمكن وصف «بوم ولد مبارك» بالكلمات، إن من يسمع نواخذة الكويت وبحارتها وهم يذكرون هذه السفينة، يدرك أنها سفينة كانت ذات شأن كبير وواحدة من أفضل ما صنع في الكويت من سفن. يقول الأستاد علي عبدالرسول «إن بوم ولد مبارك حلو وايد.. ومن الزينين كلش.. لم يصنع أفضل منه.. أحلى منهم كلهم». كما يقول عنه النوخذة سليمان بن عيسى إن بوم ولد مبارك هو أفضل ما رأي من أبوام الكويت جميعها. وأما الأستاد حسن عبدالرسول فيقول: إن «بوم ولد مبارك» لا يمكن وصف جماله وحسن تصميمه، فقد سافر عليه سنوات طوالا وخبره في الكثير من الظروف البحرية الصعبة، فهو بوم «زين وايد.. سريع وسناده زين، وكذلك حملاته، وكل شيء فيه زين». ويكفي شهادة على مكانة هذه السفينة أن الكثير من نواخذة الكويت كانوا يذهبون إلى «النقعة» حيث كان يقف بوم ولد مبارك ويتمتعون بالنظر إليه.

مواصفات السفينة:

تراه راسيا فتظن للوهلة الأولى أنه سفينة ذات حمولة تقارب ٣٠٠٠ منٍّ من التمر، ولكن حمولته تقدر بحوالي ٤٠٠٠ من (٣٠٠ طن). وقد صنع أمام منزل عائلة المبارك في الحي القبلي من الكويت للنوخذة علي المبارك وإخوانه. ويبلغ طول قاعدة البوم حوالي ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما) وعرضه ١٨ ذراعا (٢٧ قدما) وعمقه حوالي ٧ أذرع وأما حملاته فهي طويلة ومستاقة وهذا ما يجعله سفينة كبيرة وثابتة في الماء ذات صفات ملاحية جيدة نظرا لأن مؤخرته (التفر) مدببة ومحفورة كذلك. ومن صفات هذه السفينة كذلك أنها لا تحتاج إلى جهد كبير يبذل في تحريك الدفة (لا تطلب سناد) نظرا لأن ألواح المؤخرة شبه واقفة عند اتصالها بالقاعدة.



رحلات السفينة :

تسلم قيادة بوم ولد مبارك في أولى رحلاته النوخذة علي المبارك. فذهب إلى موانى الهند وساحل أفريقيا الشرقي لحمل التمور وعاد محملا بالأخشاب. وفي إحدى رحلاته هذه وبينما كان عائدا من الهند يريد دخول البحرين اصطدم بإحدى الشعب المرجانية المنتشرة حول مدخل ميناء المنامة، وهو المعروف باسم «فشت اليارم»، ولكن الصدمة لم تكن خطيرة، فقدقاومت السفينة الصدمة واستطاع نوخذاها علي المبارك أن يرسو بها في ميناء المنامة. وعلم أهل الكويت بما حدث لإحدى سفنهم فقرر بعضهم السفر إلى البحرين لإصلاحها.

ويروي النوخذة عبدالوهاب العثمان أن التاجر محمد ثنيان الغانم أهاب بأهل الكويت وطلب منهم المساعدة في إصلاح بوم ولد مبارك. وبالفعل فقد تجمع لفيف من قباطنة وتجار الكويت مثل بلال الصقر وعبدالوهاب العثمان وعبدالعزيز الصقر وعبدالعزيز المرزوق وسافروا إلى البحرين على ظهر إحدى السفن (ربما جالبوت اليازي) بقيادة النوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي، وهناك أشرفوا على إصلاح السفينة حتى عادت سالمة إلى الكويت.

وبعد سنوات من الخدمة اضطر أصحابها (عيال مبارك) إلى بيعها، واشتراها التاجر الكويتي يوسف الصقر ولكن النوخذة علي المبارك بقي قائدا لها سنوات عديدة ينقل الأخشاب من الهند إلى الكويت والبحرين وأحيانا إلى ميناءعدن حيث التجار المعروفون فيها مثل بازرعة والبس يشترون منه الأخشاب اللازمة لصناعة السفن.

تسلم قيادة هذه السفينة بعد النوخذة علي المبارك النوخذة فهد بن موسى الفهد، وكان معه في سفراته هذه الأستاد حسن عبدالرسول الذي لازمه عدة سنوات، فذهب معه إلى دلتا الروفيجي في تنزانيا لإحضار خشب المنجروف (الجندل).

وفي إحدى سفراته هذه وبينما كان عائدا إلى الكويت شاهد البحارة الماء يدخل إلى جوف السفينة من مكان لم يستطيعوا الاهتداء إليه بسرعة. فقد حدث شق في أحد جوانب السفينة (شخاصه) واندفع الماء منها إلى داخل السفينة، وصاح البحارة بقائدهم أحمد الفهد، وما هي إلا دقائق حتى عرف الجميع المصير. عندها أمر النوخذة بإنزال قارب النجاة (الماشوه) والاستعداد لترك سفينتهم، وتم ذلك وترك الجميع السفينة، وأخذ بوم ولد مبارك يختفي حتى أبحر إلى قاع البحر بما فيه من حمل وعتاد. وكان من حسن حظهم أن بعض السفن لأهالي الكويت كان يبحر بالقرب منهم فأنقذتهم ونقلتهم جميعا إلى الكويت، تاركين بوم ولد مبارك يستريح في مكان ما في بحر العرب بعد أن خدم النقل البحري الكويتي ما يقارب عشرين عاما.

بوم عيال صادق

أولاد صادق هم جاسم وعيسى وأحمد، و «بوم عيال صادق» هو سفينة كبيرة تبلغ حمولتها حوالي ٤٥٠٠ منٍّ من التمر (٣٨٨ طنا)، صنعت في الهند على ساحل الملبار بواسطة الأستاد الكويتي حمود بن حسن، وهو الأستاد الذي صنع السفينة «كاكه» و «المحمدي» وغيرها من سفن الكويت، وكان صنعها في سنة ١٩١٤ في بداية الحرب العالمية الأولى.

ويصف الأستاد علي عبدالرسول بوم عيال صادق بأنه «محمل راهي وحلو ومعتبر»، كما يصفه بأنه يشبه في تصميمه بوم العثمان المعروف باسم «تيسير»، وإن كان أضخم منه قليلا. ولقد تسلم قيادة هذه السفينة الضخمة النوخذة عيسى ولد صادق، وحمل التمور من شط العرب إلى الهند وعاد بالأخشاب بأنواعها طيلة سنوات تقارب خمسا. غير أنه بعد ذلك أضطرت عائلة صادق إلى بيع

إلى أعلى : بوم عيال صادق في نقعة شملان (مجدف) وتظهر عليه آثار السنين

هذه السفينة بمبلغ زهيد لا يتجاوز ٢٠٠٠ روبية هندية، على تاجر أخشاب، بعد أن بقيت «مجدفة» في النقعة مدة والماء يدخلها في المد ويخرج منها وكأنها «مشخال»، كما كان الصبية يقفزون من على سطحها إلى الماء في نقعة شملان عندما كانت في النقعة. وما أن اشتراه تاجر الأخشاب يوسف الحدان حتى «شتره» وباع بعض ألواحه، كما بنى من بعضها سفينة صغيرة من نوع «التشالة» ذات حمولة تقارب ١٠٠٠ منّ. ثم اشتراها منه بعد ذلك التاجر غلوم قبازرد وسافر عليها إلى الباطنة ومسقط (قطاعه). وأما صانعها فقد كان الأستاذ جاسم الصباغة.

بوم عبدالنبي

سفينة ضخمة أخرى بنيت في الهند إبان الحرب العالمية الأولى بواسطة الأستاد الكويتي عبدالله بن محمد الذي ذهب إلى هناك خصيصا لصنع هذه السفينة، ولم يكن «بوم عبدالنبي» السفينة الوحيدة التي امتلكها التاجر عبدالنبي حجي قاسم، وإنما هناك عدة سفن صنعت له في ذلك الوقت، منها سفينة من نوع البوم اسمها «أبو شدين» وهي ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منٍّ من التمر.

يوصف «بوم عبدالنبي» بأنه سفينة جيدة الصنع وحملاتها من نوع «الصيخ»، أي ذات غاطس مرتفع. كما أنها سفينة عريضة عند موضع اتكائها على الماء، وهذا ما جعلها ثابتة تحت الشراع. كما يصفه النوخذة محمود بن نخي بأنه بوم «قوي جدا.. كأنه حديد.».

تسلم قيادة هذه السفينة النوخذة عباس بن نخي لمدة لا



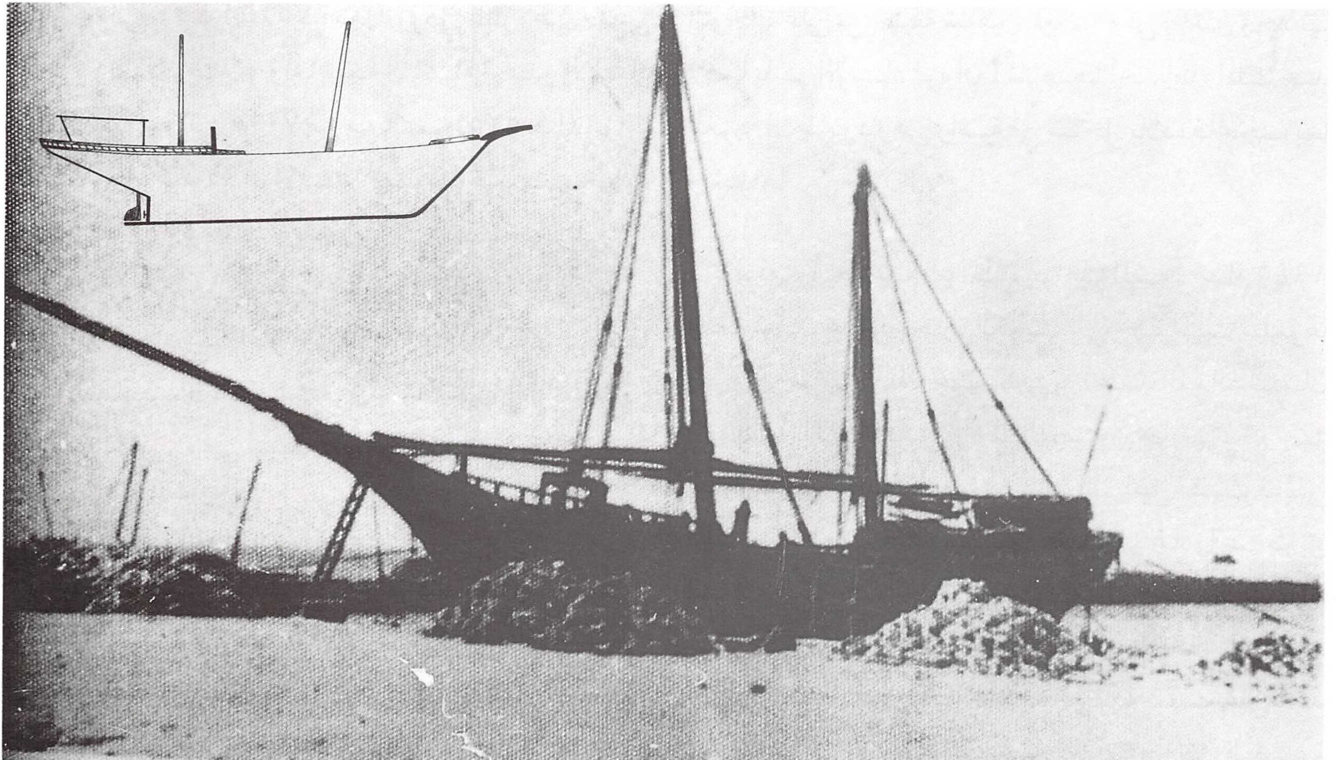
تقل عن ٦ سنوات وكان خلال هذه المدة ينقل التمور والأخشاب والأقمشة وغيرها من الضروريات خلال سنوات الحرب العالمية الأولى لموانى الخليج والبصرة وغيرها. وفي إحدى السنوات اصطدم بشعاب مرجانية (قصار) بالقرب من جزيرة عوهه فأصيبت قاعدته بشرخ، مما حدا بأهل الكويت إلى إرسال مجموعة من البحارة والنواخذة لكي يحضروا السفينة. ويروي الأستاد علي عبدالرسول أنه عندما جيء ببوم عبدالنبي، قام الأستاد عبدالله بن محمد بإبدال قاعدته، وساعده هو في ذلك.

وبعد النوخذة عباس بن نخي يقال إن النوخذة سمكة ابن عبدالعزيز السمكة تسلم قيادة هذه السفينة لمدة قصيرة، ولكن ما أصاب عائلة صادق أصاب عائلة عبدالنبي، فاضطروا إلى بيع سفنهم، ومنها هذه السفينة التي اشتراها تاجر الأخشاب غلوم و «شترها» ثم باع أخشابها. وأما النوخذة عباس بن نخي فقد تسلم قيادة «بوم الفليج» بعد ذلك، وهي سفينة للتاجر يوسف الفليج ومن صنع الأستاد عبدالله بن راشد.

مركب الغانم (مشرف)

كان النوخذة والتاجر والطبيب أحمد الغانم من المولعين ببناء وامتلاك السفن، وكان كما يصفه الأستاد علي عبد الرسول «راعي نظر» أي ممن لهم وجهات نظر صائبة في كيفية صناعة السفن. ويروى أنه أجبر الأستاد محمد بن عبد الله أن يعدل في وضع «الفرمات» الخلفية عندما كان الأستاد محمد يقوم بصنع البوم المعروف باسم «المهلب»، وكان نتيجة لذلك أن أصبح «المهلب» من أسرع سفن الكويت ومن أكثرها مقدرة على الإبحار ضد اتجاه الرياح. وفي إحدى السنوات (١٩٣٨) طلب النوخذة أحمد الغانم من صانع السفن أحمد بن سلمان أن يصنع له سفينة (أو مركبا كما عرف فيما بعد). وكان يريد هذه

إلى أسفل : مركب الغانم «مشرف» (من أرشيف سيف الشملان)



السفينة أن تكون كبيرة جدا (أكبر سفينة صنعت في الكويت كما يقول الأستاد فردان بن الأستاد أحمد بن سلمان)، وتم بناء هذه السفينة التي لم يسبق أن بني مثلها في الكويت من حيث النوع أو كبر الحجم وسميت «مشرف».

مواصفات السفينة

يختلف مركب الغانم «مشرف» في شكله عن أية سفينة صنعها الكويتيون، فهي ليست مثل البوم أو البغلة أو غيرها من أشكال السفن الكويتية المعروفة، ولكنها مزيج من عدة أشكال. فمقدمتها ذات «خرطوم» بارز للأمام وليس لها صاطور مثل صاطور البوم، كما أن مؤخرتها (التفر) مستديرة وليست مدببة، ودفتها (السكان) مغروزة من الأسفل وليست على امتداد العمود الخلفي للسفينة كما هو الحال في دفة البوم. كذلك فإن «مشرف» مزود بمحرك قوته ٨٠ حصانا وله صاريان لحمل الأشرعة طول الواحد منها حوالي ٥٠ قدما. وأما طول قاعدة السفينة (البيص) فيبلغ حوالي ٥٠ ذراعا (٧٥ قدما)، وهي عبارة عن جذعي شجرة وُصلا وَصْلا، وأما سعة السفينة فيقدر الأستاد فردان بأنها حوالي ٧٠٠٠ من من التمر (٥٢٥ طنا). وأما الأستاد علي عبد الرسول فيقدر حمولة «مشرف» بحوالي ٦٠٠٠ من (٤٥٠ طنا)، ويقدر عرض السفينة بحوالي ٣١ ذراعا (٣٢ قدما)، وعمقها حوالي ١٠ أذرع (١٥ قدما). وقد تكلف بناء هذه السفينة حوالي ١١٢,٠٠٠ روبية كما ذكر الأستاد فردان، وقد استغرق بناؤها حوالي أربعة أشهر ونصف الشهر. وهي ليست ذات حملة مرتفعة عن القاعدة (حملاتها نازلة قليلا).

صنعت السفينة «مشرف» أو «مركب الغانم» في عمارة الأستاد أحمد بن سلمان على ساحل البحر في الحي الشرقي من مدينة الكويت، وأنزلت إلى البحر عن طريق «العجام»، أي وهي واقفة على قاعدتها. وقد استغرق إنزالها للبحر ستة أيام متصلة، وكانت تقطع كل يوم ما يقارب ثمانية أمتار في طريقها إلى البحر. ولقد أغلقت هذه السفينة الطريق الساحلي يومين متالين قبل أن تطفو على سطح الماء. وكان من بين الحضور وقت إنزالها النوخذة أحمد الغانم ولفيف من قباطنة الكويت وسكانها. وكانت الذبائح تنحر والغداء يقدم للجميع احتفالا بإنزال السفينة. ويروي الأستاد علي عبد الرسول أن قاعدة هذه السفينة (البيص) أصابها بعض الضرر وقت إنزالها للبحر نتيجة لضخامة هذه السفينة، ولكن الأستاد أحمد بن سلمان أصلحها في الحال.

رحلات «مشرف»

تسلم قيادة مركب الغانم في أول رحلة له النوخذة إبراهيم المشعل، وكان شيخا كبير السن آنذاك. ويبدو أن «مشرف» نقلت التمور من شط العرب إلى الهند وساحل شبه الجزيرة العربية الجنوبي، ولكن النوخذة ابراهيم المشعل لم يستمر في قيادتها طويلا، إذ «نزل عنها» وتسلم قيادتها النوخذة علي بن خليفة شاهين الغانم. وفي إحدى رحلاتها (كما يذكر الأستاد فروان) شاهدها أحد أبناء الملك عبد العزيز آل سعود وهي راسية في ساحل بلاده فأعجب بها واشتراها.

ولقد أبحر بها النوخذة إبراهيم المشعل عام ١٩٤٥ ومعه مجموعة من بحارة الكويت إلى جدة حيث سلموها إلى وزير مالية الملك عبد العزيز (عبد الله السليمان الحمدان) الذي استقبل نوخذا السفينة وبحارتها، ثم جهز لهم السيارات التي أوصلتهم إلى الرياض حيث قابلوا الملك عبد العزيز هناك وسلموا عليه، ثم عادوا عن طريق البر إلى الكويت. ويذكر التاجر الكويتي غلوم قبازرد أن مركب الغانم استخدم كسفينة للنزهة عند أصحابه الجدد حتى الستينيات. ويبدو أن هذه السفينة بيعت على أحد نواخذة البحر الأحمر الذي استخدمها في نقل البضاعة



حتى آخر أيامها. ويذكر خالد بن ثنيان الغانم أن والده شاهدها في السبعينيات مهملة واقفة في ميناء السويس داخل البحر الأحمر. ويبدو أنها تحطمت في آخر الأمر.

خشب محمد وثنيان الغانم

امتلك النوخذة والتاجر محمد ثنيان الغانم وأخوه ثنيان العديد من سفن السفر الشراعي وكذلك بعض سفن للغوص على اللؤلؤ والنقل الساحلي، ولقد قام بقيادة هذه السفن بعض من أفضل نواخذة الكويت. كما اشتهرت بعض سفنهم في الكويت والخليج كذلك، وبخاصة البوم «المهلب» والبوم «فتح الخير» الذي مازال معروضا في معرض السفن الشراعية الكويتية كشاهد على تراث الكويت البحري. وفي عام ١٩٣٩ انفصل الإخوان محمد وثنيان كل بتجارته الخاصة به، فأصبح البوم «فتح الخير» والبوم «نايف» من نصيب التاجر محمد ثنيان، بينما أصبحت بقية السفن من نصيب أخيه التاجر ثنيان الغانم. وفيما يلي وصف لهذه السفن.

إلى أسفل: النوخذة والتاجر محمد ثنيان الغانم



المهلب

لم تكن هذه السفينة أقدم سفن الكويت، ولا هي من أكبر السفن التي صنعت في الكويت، ولكنها بالتأكيد واحدة من أكثر خشب الكويت شهرة ومن أطولها خدمة في السفر الشراعي الكويتي. ولولا الغزو العراقي للكويت عام ١٩٩٠ لكان بالإمكان رؤية هذه السفينة التاريخية التي لم يصنع مثلها في الكويت أو في أي من موانى الخليج من حيث تصميم «حملاتها» ومن حيث مقدرتها على الإبحار ضد اتجاه الريح. لقد كان المهلب سفينة من نوع البوم السفار الذي لم يستطع أي من الصناع تقليده حتى اليوم. لقد كان «المهلب» سفينة شراعية من نوع البوم فريدة.

صنع المهلب عام ١٩٣٧ بواسطة الأستاد محمد بن عبد الله. فقد انتقى لها محمد ثنيان أجود أنواع خشب الساج الهندي، وشحنه على إحدى السفن التابعة له ولأخيه ثنيان إلى الكويت. وفي «نقعة» الصقر في الحي الغربي من مدينة الكويت القديمة (أمام متحف الكويت الوطني الحالي) مدت قاعدة هذه السفينة حتى تم تركيب الأضلاع الداخلية لهذه السفينة، هنا جاء لرؤيتها النوخذة أحمد محمد الغانم (عم محمد ثنيان الغانم) فأمر الأستاد محمد بن عبد الله أن يغير من وضع الأضلاع الخلفية للسفينة حتى تصبح مؤخرتها ضيقة كمؤخرة «الدنكيه» التي كان أحمد الغانم يقودها حين كان نوخذة أيام الشيخ مبارك الصباح. ولهذا أصبح «المهلب» سفينة غير عادية من ناحية «حملاتها» المرتفعة ومن ناحية مقدرتها الكبيرة على الإبحار في «عين الريح». وطول قاعدة «المهلب» حوالي ٤٣ ذراعا (٦٥ قدما)، وأما الألواح السفلية فهي ذات سمك يصل إلى ٢,٥ بوصة وأما الألواح العليا فهي ذات سماكة تصل إلى ٢ بوصة، وجميع الألواح والشلامين من

إلى أعلى : البوم «المهلب» حين انزاله للبحر عام ١٩٣٧



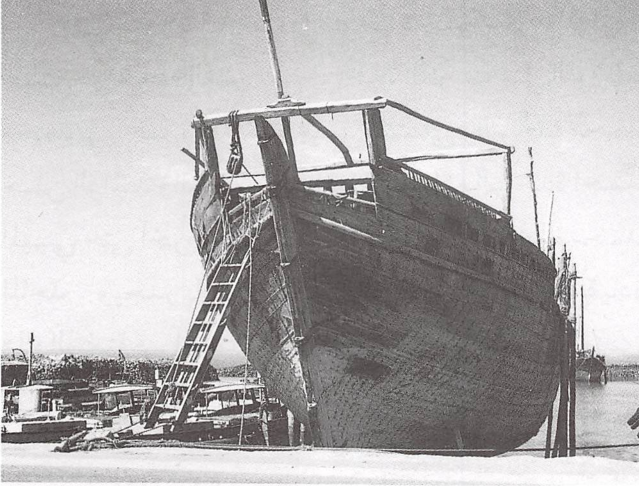
قبطان «المهلب» النوخذه حسين عبد الرحمن العسعوسي



التاجر ثنيان الغانم

خشب الساج الهندي، كما تصل أقصى حمولة لها إلى ٣٠٠٠ منّ من التمر (٢٢٥ طنا)، وتزن هذه السفينة دون الصواري (فارغة) حوالي ٨٥ طنا.

تسلم قيادة «المهلب» في أول رحلة له النوخذة حسين عبد الرحمن العسعوسي، وقادها قيادة حكيمة متميزة حوالي ١١ عاما متصلة، زار فيها معظم الموانى المشهورة في غربي الهند وشرقي أفريقيا وجنوب شبه الجزيرة العربية. كما كان «للمهلب» دور تاريخي في سنوات الحرب العالمية الثانية حين قام قبطانه النوخذة حسين العسعوسي بنقل الأقمشة والمواد الغذائية من الهند إلى الكويت وإلى البصرة. ولقد كان تجار الهند يتسابقون لشحن بضاعتهم على سطح «الملهب» إلى شط العرب حيث تنقل هذه البضاعة إلى الشام، نظرا لسرعة هذه السفينة وأمانة قبطانها وبحارتها.



إلى أعلى : «المهلب» بعد أن توقف عن السفر في نقعة الصقر في أواخر الخمسينيات ، وإلى أسفل : «المهلب» مرفوع على ساحل ثانوية الشويخ السابقة في الستينيات من هذا القرن



وفي سنة ١٩٤٩ «نزل» النوخذة حسين عن «المهلب» حيث حل محله العديد من نواخذة الكويت مثل النوخذة محمد بو رحمة والنوخذة عيسى النشمي والنوخذة محمد حسن الراشد والنوخذة مساعد العجيل والنوخذة أحمد المهيني حتى آخر نوخذة لهذه السفينة وهو النوخذة محمد الماجد. ويجدر بالذكر أن النوخذة حمد العيسى قام بقيادة هذه السفينة في إحدى السنوات من ميناء كاليكوت الهندي إلى الكويت.

بعد هذا الحشد من النواخذة الذين تناوبوا على قيادة «المهلب» توقف النقل الشراعي الكويتي (في أواخر الخمسينيات) فترك ثنيان الغانم «المهلب» واقفا في «النقعة» أمام منزله حتى طلب منه الشيخ عبد الله الجابر (رئيس المعارف آنذاك) شراء «المهلب» لكي يحفظ كتذكار يذكر تلاميذ المدارس برحلات السفر الشراعي الكويتي، ولكن ثنيان قدمه هدية لدائرة المعارف، ورفع «المهلب» على الساحل في الشويخ عام ١٩٦٠.

غير أن قلة العناية «بالمهلب»، وتعرضه للشمس وللرياح والسنوات الطوال جعل ألواح سطحه وجسده تتآكل، وأصبح في حالة سيئة. ولكن المسؤولين في وزارة الإعلام قرروا في سنة ١٩٧٩ إصلاحه. وتم لهم ذلك على يد الأستاد جاسم عبد الرسول، ونقل «المهلب» بعد ذلك (على سطح شاحنة) إلى مكانه في متحف الكويت الوطني. كما قام الأستاد جاسم بصنع قارب النجاة (الماشوه) الموجود بجانب «المهلب»، وهو من أحلى وأجمل ما صنع من هذا النوع من القوارب بشهادة العديد من نواخذة الكويت (مثل بدر القطامي وحسين العسعوسي).

ثم جاء الغزو العراقي للكويت عام ١٩٩٠ وأشعل جنود الاحتلال النار في هذه السفينة فأحالوها إلى رماد ومسامير حديدية. ولكن صاحب السمو أمير البلاد الشيخ



إلى أعلى: «المهلب» في ساحة متحف الكويت الوطني قبل أن يحرقه جنود الاحتلال العراقي

جابر الأحمد الصباح أمر أن تبنى سفينة جديدة مكان «المهلب» القديم، وتم ذلك بواسطة الأستاد علي بن جاسم الصباغة عام ١٩٩٧، ولقب «بالمهلب الجديد» الذي يقف في ساحة متحف الكويت الوطني اليوم مكان المهلب القديم.

فتح الكريم

من أقدم السفن التي امتلكها محمد وأخوه ثنيان من نوع البوم السفار. وهي سفينة صنعها الأستاد أحمد بن سلمان ذات حمولة تقارب ٣٠٠٠ من. ولقد قام بقيادتها النوخذة عيسى بو رحمة منذ عام ١٩٣٣ وحتى عام ١٩٣٧، حيث تسلم قيادتها النوخذة سليمان عبد اللطيف



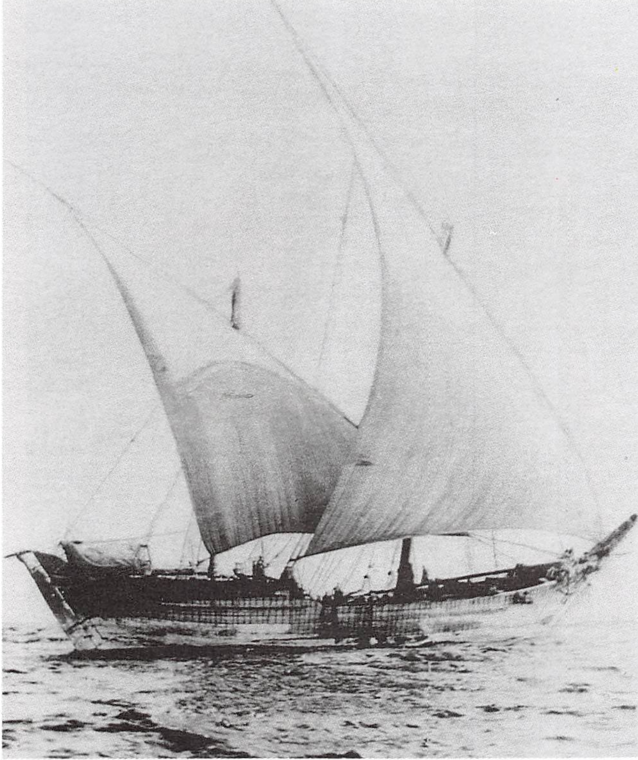
العيسى الذي أبحر بها عدة سنوات حتى اصطدمت بإحدى الشعب المرجانية بالقرب من ميناء لامو الأفريقي عام ١٩٣٩ . واضطر النوخذة سليمان إلى البقاء في لامو عاما كاملا عاد بعدها إلى الكويت لكي يتسلم سفينة أخرى لمحمد ثنيان وأخيه وهي البوم «فتح الخير» . ولقد تم شحن «آلة» «فتح الكريم» من صواري وفرامن إلى الكويت بواسطة البوم «المهلب» الذي كان في رحلة إلى ساحل أفريقيا الشرقي في ذلك الوقت . ويبلغ طوال قاعدة هذه السفينة حوالي ٤٣ ذراعا . ولقد أثنى الأستاد حسن عبد الرسول على جمال هذه السفينة وعدّها من أفضل خشب الكويت ، كما عدها أفضل بوم صنعه أحمد بن سلمان .

فتح الخير

قام بصنع هذه السفينة الأستاد علي عبد الله عبد الرسول عام ١٩٣٨ بعد أن طلب منه ثنيان الغانم ذلك . وكان الأستاد علي في ذلك العام يصنع السفن من نوع «التشالة» ، ولم يسبق له أن صنع سفينة من نوع البوم السفار ، ولكن ثنيان شجعه على ذلك ، فتم بناء هذه السفينة التي أثبتت أنها من أفضل ومن أشهر خشب الكويت السفارة من نوع البوم . ولقد بلغت حمولة هذه السفينة ٣٠٠٠ منّ وطول قاعدتها ٤٣ ذراعا .

تسلم قيادة هذه السفينة النوخذة راشد المبارك في أول رحلة لها عام ١٩٣٨ ، ثم تسلم قيادتها من بعده النوخذة سليمان العيسى لمدة عام واحد ، ثم تسلمها النوخذة عيسى بشارة الذي جعلها من سفن الكويت المتميزة ، وأبحر بها إلى معظم المواني في بحر العرب والمحيط الهندي .

يروي النوخذة عيسى بشارة للمؤلف أنه في إحدى رحلاته على «فتح الخير» وصل جزيرة البحرين . ولما كانت هذه الرحلة أولى رحلاته للبحرين فقد تركه الجزر شبه واقف على الساحل مما أدى إلى ميلان «الفتح» على جانبيه . ويضيف النوخذة عيسى قائلا : «ظننت أنه ليس



إلى أعلى : البوم «فتح الخير» في أحد رحلاته إلى ساحل أفريقيا الشرقي عام ١٩٥٣ ، وإلى الأسفل : قبطان «فتح الخير» النوخذة عيسى يعقوب بشارة ، عام ١٩٩٥ .





إلى أعلى : البوم «فتح الخير» في معرض السفن الشراعية الكويتية التابع لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي ، وقد أخذت له هذه الصورة حديثا من قبل المؤسسة

بالإمكان إعادة «الفتح» إلى وضعه الطبيعي. ولكن ما إن جاء المد حتى نهض «الفتح» وطفا على سطح الماء مما دعانا جميعا للعجب». كما يصف «الفتح» بأنه «محمل غزير وقوي»، وقد شحنه التاجر محمد ثنيان بالكثير من أخشاب الهندي وبجميع أنواعها المستخدمة في صناعة السفن.

وثمة رحلة أخرى يرويها النوخذة عيسى بشارة حين كان في قيادة «الفتح» في طريقه من البصرة إلى الهند. فقد كان «الفتح» يبحر بالقرب من ساحل مكران (بلوشستان)، وكان الهواء قويا، ويهب من جهة البر (عيوقي)، وعلت الأمواج حتى بدت وكأنها أرفع من سارية العلم في مؤخرة السفينة، وأنزلت جميع الأشرعة، وأصبح الجميع تحت رحمة الرياح والأمواج (مدبرين). وفجأة ضربت السفينة موجة كبيرة من الخلف وأخذت معها النوخذة وقائد الدفة (السكوني) إلى السطح السفلي للسفينة، وأدى ذلك إلى كسر أحد أسنان السكوني الذي عاد بسرعة إلى مكانه على السطح العلوي لكي يمنع اعتراض السفينة للأمواج والدم ينزف من فمه. وأما قارب النجاة فقد أفلت من مكانه على السطح. وبعد مدة هدأ البحر وحمد الجميع ربهم على السلامة.

استمر النوخذة عيسى بشارة في قيادة هذه السفينة حتى عام ١٩٥٢ حين باعها صاحبها محمد ثنيان على أحد النواخذة من ميناء كنج الإيراني، وقد استخدمها عدة سنوات ثم باعها على نوخذة آخر وضع فيها محركا، حتى تم شراؤها من قبل مؤسسة الكويت للتقدم العلمي عام ١٩٩٤، وقام أستادها علي عبد الرسول بإصلاحها وصيانتها مستعينا بأخيه الأستاد حسن عبد الرسول، وهي اليوم تقف في معرض السفن الشراعية الكويتية التابع لهذه المؤسسة كآخر سفينة كويتية من نوع البوم السفار التي سلمت من الضياع (راجع قصة «فتح الخير» للكاتب من منشورات مؤسسة الكويت للتقدم العلمي).

نايف

سفينة أخرى من نوع البوم السفار للتاجر محمد ثنيان وأخيه ثنيان قام بصنعها الأستاد عبدالله بن محمد حوالي عام ١٩٣٣، وهي ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ من (وطول قاعدتها حوالي ٤٣ ذراعا). ولقد تسلم قيادة هذه السفينة النوخذة راشد المبارك سنين طويلة حتى عرفت «ببوم راشد المبارك»، ولقد كانت أغلب رحلاتها إلى الهند حيث كان محمد ثنيان يشحنها بالتمر إلى الهند وتعود محملة بالأخشاب من ساحل الملبار الهندي. وفي إحدى رحلاتها هذه (عام ١٩٣٦) ركب عليها الأستاد علي عبد الرسول لكي يقوم بإصلاح ما يطرأ عليها من عطل خلال رحلاتها، وكان مع النوخذة راشد مساعد له (معلم) هو النوخذة محمود العصفور (قبل أن يصبح نوخذا)، وكان الأستاد علي يثني على بحارتها وعلى نوخذاها راشد المبارك، ولكنه لم يعجب كثيرا بصفات هذه السفينة الملاحية أذ يقول إن «نايف بوم غير سريع. حليو.. حملاته زينه لكنه يطلب سناد لأن تفره مدور ومنظره زين لكن الخشب تسبقه». ولقد استمر النوخذة راشد المبارك في قيادة هذه السفينة حتى عام ١٩٤٠، ثم قام بقيادته النوخذة عيسى بشارة سنتين حتى تسلم قيادتها النوخذة معيوف البدر الذي اصطدم بإحدى الشعب المرجانية فغرقت هذه السفينة بالقرب من ساحل اليمن الجنوبي.

الميمون (المأمون)

وهي سفينة من نوع البوم السفار حمولتها حوالي ١٨٠٠ منّ صنعت للتاجر محمدُ ثنيان وأخيه ثنيان حوالي عام ١٩٣٥. وأول من تسلم قيادتها النوخذة عبد الكريم عبد الله، ثم تسلم قيادتها من بعده النوخذة إبراهيم المشعل عام ١٩٣٧، ثم من بعده النوخذة محمد بورحمة الذي قام بقيادة هذه السفينة حتى عام ١٩٤٢، وكانت خلال هذه السنوات مؤجرة من قبل المعتمد السياسي البريطاني في



الكويت بمبلغ ٣٦٠٠ روبية كل شهر، ثم تسلم قيادتها من بعده النوخذة يوسف الجاسم المبارك عام ١٩٤٤ حتى بيعت في نهاية الأمر.

اليارديلة (السالمي)

اسم أطلق على هذه السفينة المتوسطة الحجم التي قام بصنعها الأستاد علي عبد الرسول للتاجر ثنيان الغانم. و«اليارديلة» هي البكرة التي تدور حولها الحبال، ولعل مؤخرة هذه السفينة المستديرة كاستدارة البكرة ما أوحى بتسميتها بهذا الاسم، ولكن اسمها الرسمي هو «السالمي». ومع أن هذه السفينة لا تتعدى في حمولتها ٢٧٠٠ منّ (١٨٠ طن)، إلا أنها لعبت دورا هاما في نقل البضائع بين الكويت والهند. ويضيف الأستاد علي صانع هذه السفينة أنه كان يعمل في صنعها قرب عمارة ثنيان الغانم في الحي القبلي عندما جاءه نبأ غرق السفينة «الوسمي» عام ١٩٤٣، وهي البوم الذي كان قد صنعه قبل أشهر معدودة وركب عليها النوخذة بلال الصقر، فما كان منه إلا أن انتفض وشعر بالحزن على فقده للرجال (كان من بينهم أخ له) وعلى هذه السفينة الكبيرة التي صنعها، وعطل عن العمل ثلاثة أيام متصلة.

تسلم قيادة «اليارديلة» النوخذة أحمد البكر، ولقد استمع المؤلف له وهو يصف هذه السفينة ومحاسنها، وسفراته الموفقة عليها. يقول النوخذة أحمد إنه كان يترك شط العرب محملا بالتمر مع العديد من سفن الكويت، وما هي إلا أيام حتى يتقدمهم ويصل إلى الهند قبلهم، فسفينة «اليارديلة» سريعة وجيدة ومطيعة على الرغم من التسمية الغريبة والفكرة الخاطئة التي يظنها البعض عنها. كما تسلم قيادتها النوخذة محمد بو رحمة عام ١٩٤٤ وكذلك النوخذة إبراهيم عبدالرحمن العثمان عام ١٩٥٠.

وأما صانعها علي عبد الرسول فيقول «إن اليارديلة سفينة سريعة، وجيدة، خوش بوم.. وإذا خطف من الشط ما أحد يورد الهند قبله..».

وفي نهاية سنوات السفر البحري في أواخر الأربعينيات بيعت هذه السفينة على أولاد الميرزا من نواخذة خور فكان. كذلك امتلك التاجر محمد ثنيان وأخوه ثنيان السفن التالية من نوع البوم السفار:

- **«مساعد»**: وهي سفينة من نوع البوم حمولتها ١٨٠٠ منٍّ قام بصنعها الأستاذ يوسف بن براهيم في حوالي عام ١٩٣٠، وهي من أقدم السفن التي امتلكها الأخوان محمد وثنيان. ولقد قام بقيادة هذه السفينة سنين طويلة النوخذة خالد المبارك حتى عام ١٩٤٢، ثم تسلمها من بعده النوخذة هاشم بن غلوم حين كانت مؤجرة للمعتمد السياسي البريطاني في الكويت. وفي عام ١٩٤٤ كانت تحت قيادة النوخذة جاسم بن ناجي، ثم النوخذة سليمان القصار. ويجدر بالذكر أن النوخذة محمود بن ناصر قد تسلم قيادة هذه السفينة عام ١٩٣٢، كما كانت تحت قيادة النوخذة عبد الله يوسف الثنيان عام ١٩٤٧، حتى بيعت هذه السفينة إلى النوخذة أحمد النصار. فهي من السفن التي تناوب على قيادتها العديد من نواخذة الكويت المعروفين.

- **«تيسير»**: سفينة اشتراها محمد ثنيان وأخوه من عائلة العماني من نواخذة الكويت المعروفين، وهي ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٥٠٠ منّ. ولقد قام بقيادتها كل من النوخذة خالد المبارك وبكر محمد البكر وأحمد العماني وأحمد البكر وحمد المطر، ومعيوف البدر وإبراهيم بن نصر الله، ولقد بيعت هذه السفينة في نهاية سنوات السفر الشراعي الكويتي.

- **«دسمان»**: وتبلغ حمولتها حوالي ١٨٠٠ منّ، وقد قام بقيادتها العديد من نواخذة الكويت مثل منصور المبارك منذ عام ١٩٣٠ وحتى عام ١٩٤٠، ثم تسلمها النواخذة حبيب رجب حين كانت مؤجرة من قبل المعتمد السياسي



البريطاني عام ١٩٤١، وكان معه مترجما عبد الله راشد الفرحان، كما تسلم قيادتها في بعض السنوات النوخذة عبد العزيز بن شايع والنوخذة أحمد البكر، والنوخذة منصور المبارك، وكذلك النوخذة حسن اللنقاوي، الذي استخدمها في «القطاعة» إلى دبي. كذلك تسلم قيادتها النوخذة عبد الله بن حمود عام ١٩٤٤. ثم بيعت هذه السفينة بعد ذلك.

- **«هديب»:** وهي سفينة متوسطة الحجم قام بقيادتها كل من النوخذة إبراهيم المشعل (عام ١٩٣٣) والنوخذة معيوف البدر (عام ١٩٣٥/١٩٣٦) والنوخذة محمد بورحمة (عام ١٩٣٧).

- **«البدع»:** سفينة أخرى من نوع البوم قام بقيادتها كل من النواخذه: حسين علي العماني من عام ١٩٣٧ وحتى عام ١٩٤٧، ثم النوخذة عيسى علي المراغي حوالي عام ١٩٥٠.

- **«سهيل»:** ويلقب «بالتنكسيري»، وهو بوم سفار حمولته ٢٠٠٠ منّ، قام بقيادته النوخذة راشد المبارك عام ١٩٣٢، ثم النوخذة ابراهيم بن شايع من بعده، ثم بيع إلى تاجر السفن القديمة «يوسف الحدان» الذي «شتره» وباعه ألواحا قديمة.

- **بوم «سالم المبارك»،** ويلقب **«متوانه»:** وقد كان في الأصل سفينة من نوع البوم حمولة ١٨٠٠ منٍّ للتاجر علي إبراهيم الجوعان، اشتراه منه الأخوان محمد وثنيان، ووضعوا في قيادته النوخذه سالم المبارك حتى أنه عرف باسم «بوم سالم المبارك»، الذي قاده في رحلات كثيرة إلى الهند حتى تم بيعه في نهاية السفر الشراعي.

خشب محمد الداود المرزوق وإخوانه

من تجار الكويت الذين كان لهم أسطول من سفن السفر الشراعي في الكويت أولاد داود المرزوق، وهم محمد وحمد وعبد العزيز وخالد وعبد الوهاب، فقد بلغ عدد السفن السفارة من نوع البوم التي امتلكها هؤلاء الإخوة ثماني سفن استخدمت جميعها في نقل البضاعة من الهند وإليها، وهذه السفن هي التالية:

الميمون

من السفن التي قام بصنعها الأستاد محمد بن عبد الله لأولاد داود المرزوق هذه السفينة من نوع البوم السفار التي أبدع في صنعها هذا الأستاد الكبير حتى غدت من أشهر سفن السفر الكويتي. وهذه السفينة التي بلغت حمولتها ما بين ٢٦٠٠ إلى ٣٠٠٠ منّ، سفينة حلوة وجيدة الصنع، جسدها عال ولها «عوالي متروسة» كما يصفها الأستاد علي عبد الرسول. كما أنها من السفن السريعة.

أول من تسلم قيادة هذه السفينة النوخذة عبد الوهاب اليعقوب وظل يقودها سنين طويلة، وكان يركب معه (المكبِّس) محمد بن سمحان كمطرب على هذه السفينة. وبعد وفاة النوخذة عبد الوهاب قام بقيادة هذه السفينة أخوه النوخذة أحمد اليعقوب، كما قام بقيادتها بعد ذلك النوخذة راشد العسعوسي والنوخذة سعود فهد السميط. ولقد خدمت هذه السفينة في النقل التجاري الشراعي الكويتي كثيرا (كدّوه أهله وايد). ويعتبر «الميمون» من الأبوام الكويتية «الزينة» والقوية (مثل الحصان كما وصفه الأستاد علي عبد الرسول)، فقد كانت الألواح البانية له من الساج الهندي إذ بلغ سمك اللوح ٢ بوصة (٥,٥سم). وعندما بدأ السفر الشراعي الكويتي يضمحل باعه أولاد داود المرزوق إلى رجل يدعى محمد صالح.

نايف

سفينة أخرى من نوع البوم السفار قام بصنعها الأستاد محمد بن عبد الله لأولاد داود المرزوق، بلغت حمولتها حوالي ٢٧٠٠ منّ. ولقد وصف الأستاد علي عبد الرسول



إلى أعلى : البوم «فاروق» راس في أحد الموانى الهندية الغربية

هذه السفينة بأنها «بوم حلو . . حلو . . » . ولقد قام بقيادة هذه السفينة النوخذة أحمد العمر ثم النوخذة راشد العسعوسي ، كما ركب عليها النهام عبد العزيز الدويش . ويروي يوسف بن خالد الداود المرزوق للمؤلف أنه في إحدى السنوات حين كانت هذه السفينة تستعد للإبحار ، قام النهام عبد العزيز الدويش بإنشاد إحدى الزهيريات المشهورة بصوته الشجي فتجمع الناس على الساحل بالقرب من «الماشوه» ، حتى إن أحدا لا يسمع أنفاس الآخرين من هيبة ذلك المشهد ومن عذوبة صوت النهام عبد العزيز الدويش . ولقد بيعت هذه السفينة في آخر سنوات السفر الشراعي الكويتي إلى محمد صالح وهو الذي سبق أن اشترى البوم «الميمون» .

سهيل

قام بصنع هذه السفينة الأستاد عبد الله بن محمد (والد الأستاد محمد بن عبد الله) ، وهي من نوع البوم السفار تبلغ حمولته حوالي ١٨٠٠ منّ . وأول من قام بقيادة هذه السفينة النوخذة يوسف عباده ، وفي إحدى رحلاته توفي فتسلم قيادتها النوخذة أحمد اليعقوب . ولقد ركب معه في إحدى رحلاته على هذه السفينة يوسف بن خالد الداوود الذي حفظ لنا بعضا من تاريخ هذه السفينة . وحين توفي النوخذة أحمد اليعقوب قام بقيادة هذه السفينة ابنه النوخذة عبد العزيز اليعقوب ، ولكنه لم يستمر في قيادتها مدة طويلة إذ أنه توفي كذلك في أول رحلة له على هذه السفينة . كما ركب في قيادته النوخذة يعقوب بشارة ، ثم



باعه أصحابه بعد ذلك في عام ١٩٤٩ إلى أحد أهالي ميناء كنج الإيراني بمبلغ ٢١,٠٠٠ روبية.

كما امتلك أبناء داود المرزوق السفن التالية من نوع البوم السفار:

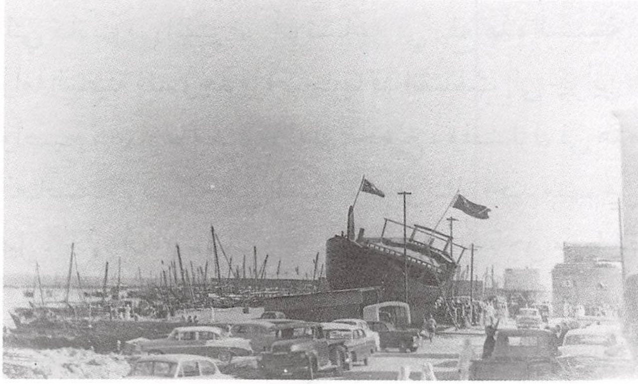
- «مشرف»: قام بصنعه الأستاد عبد الله بن محمد، وقد بلغت حمولته حوالي ١٥٠٠ منّ، ولقد قام بقيادته النوخذة أحمد القصار.

- «سمحان»: وقد قام بصنعه الأستاد جاسم بن راشد، وهو من أقدم السفن التي امتلكها أولاد داود المرزوق، وقد بلغت حمولته حوالي ٢٥٠٠ منّ. ولقد قام بقيادته النوخذة سليمان أحمد العمر، كما قام بقيادته عاما واحدا النوخذة خالد حسين العلي. ولقد قام بشرائه النوخذة مبارك بن ناصر من أصحابه بعد ذلك.

- «المنصور»: وهو من سفن الهرفي إذ بلغت حمولته حوالي ١٥٠٠ من، وقد قام بقيادته في رحلات الهرفي النوخذة عيسى النشمي، ثم بيع بعد ذلك.

- «الفاروق» قام بصنع هذا البوم الأستاد محمد بن عبد الله، وبلغت حمولته حوالي ٢٠٠٠ منّ. ولقد قام بقيادته النوخذة عبد الرحمن القملاس والنوخذة عبد الرحمن العماني، والنوخذة منصور المبارك وكذلك النوخذة بدر أحمد الخرافي، ثم بيع بعد ذلك. ويوصف بأنه محمل حلو وجيد الصنع.

- «مختار»: قام بصنع هذه السفينة الأستاد علي عبد الله عبد الرسول عام ١٩٥٦ بالقرب من بيت المرزوق في الحي القبلي من مدينة الكويت القديمة، وهو من أواخر الأبوام السفارة التي صنعت في الكويت في الخمسينيات من هذا القرن. ولقد بلغت حمولته حوالي ٣٠٠٠ منّ، وقام بقيادته النوخذة حمد التورة، في رحلات معدودة قبل أن يفقده أهله. ولقد زود هذا البوم بمحرك كذلك طلبا



البوم «مختار» يعد للإنزال للبحر عام ١٩٥٦

للسرعة. ولقد وصفه استاده على عبد الرسول بأنه محمل «طيب ما عليه قاصر».

كما اشترى التاجر خالد الداود المرزوق سفينة من نوع البوم السفار اسمها «بيان» صنعها الأستاد علي بن حسن في الأصل للتاجر يوسف الصقر، ولقد استخدمها صاحبها الجديد في نقل الأخشاب من الهند في أوائل الستينيات. وفي ذات مرة مالت هذه السفينة على أحد جانبيها في نقعة شملان، وكان من الصعب إعادتها إلى وضعها الطبيعي نظرا لارتفاع قاعدتها (صيخ). ولقد وصفها الأستاد علي عبد الرسول بأنها «بوم أقشر». وتبلغ حمولة هذه السفينة حوالي ٣٠٠٠منّ.

ويجدر بالذكر أن أقدم سفينة لداود المرزوق كانت من نوع البوم وكانت في رحلة عام ١٩٢٤ في طريقها إلى الكويت من الهند فمرت بالقرب من جزيرة أم المرادم فلامست «القصاصير» ودخلها الماء، ولم يستطع بحارتها إنقاذها، فوصلوا إلى الكويت بواسطة «الماشوه». وشاع الخبر في الكويت فجهز أهلها «فزعة» من نواخذة وسفن وبحارة، وذهبوا لإنقاذ هذه السفينة. ولما أراد النواخذة وعبد العزيز داود المرزوق النوم على سطح السفينة حتى صباح الغد، نهاهم التاجر حسين الخرافي، وتوقع حدوث عاصفة تدعى «بعاصفة السبعين نيروز». وبعد ساعات هبت هذه العاصفة وقطعت حبال «التشاشيل وأبوام الماء»

التي كانت من المفترض أن تساعد في رفع هذه السفينة. وأما السفينة فقد وجدها أصحابها قد انقسمت إلى جزأين، وأصبح مصيرها معروفا لدى الجميع، ولقد نزل في هذه العاصفة برد وثلج من السماء لم ير مثله أحد منهم من قبل، حتى أن الأسماك وجدت ميتة على الساحل من شدة البرد. (كما روى يوسف خالد المرزوق ذلك للمؤلف).

بيان

سفينة متوسطة الحجم أتقن صنعها الأستاذ محمد حسين للنوخذة المعروف علي النجدي الذي قادها إلى معظم الموانى على الساحل الغربي للهند وعلى الساحل الشرقي لأفريقيا. ومما زاد في شهرتها ركوب القبطان الاسترالي آلن فاليرز عليها سنة ١٩٣٨ وذكرها في كتابه المشهور «أبناء السندباد»، وبذلك ترك لنا الكثير من المعلومات عن هذه السفينة وصفاتها الملاحية ورحلاتها في العصر الذهبي للشراع الكويتي.

مواصفات السفينة :

«بيان» سفينة من نوع البوم ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٥٠٠ منٍّ «١٨٨ طن»، وعلى درجة كبيرة من جمال المنظر وحسن التصميم. ولعل الصور التي التقطها لها القبطان آلن فاليرز خير شاهد على ذلك، فهي سريعة وحملاتها معتدلة. كما أنها سهلة القيادة، وذات مقدرة كبيرة على الصمود في بحر هائج. وأما طول قاعدتها فحوالي ٦٠ قدما، وطول الصاري الكبير حوالي ٩٠ قدما، ومساحة الشراع الكبير حوالي ٦٠٠٠ قدم مربع (٥٩

إلى أسفل: بوم النوخذه علي النجدي «بيان» في طريقه للسواحل عام ١٩٣٨/ ١٩٣٩

شقة)، وتصل سرعتها إلى ١٢ عقدة في الظروف الملائمة، وقد بلغت تكاليف صناعتها حوالي ١٣,٠٠٠ روبية. كما يصف آلن فاليرز العلم الكويتي الذي كان يزين مؤخرتها بأنه قطعة كبيرة من القماش الأحمر يبلغ طولها حوالي ١٢ قدما وعرضها ٣ أقدام.

رحلات بيان :

كان النوخذة ناصر النجدي يعرف أن ابنه علي قد اكتملت لديه القدرة علي قيادة السفن، فاشترى الأخشاب اللازمة، وأوصى الأستاد محمد حسين بصنع هذه السفينة. وما أن تم بناؤها حتى تسلّم قيادتها الشاب علي الذي كان لا يتجاوز ٢٦ سنة من عمره، فقادها إلى البصرة حيث شحن التمور ثم توجه إلى الهند وعاد محملا بالأخشاب. وفي سنوات أخرى قادها إلى مواني اليمن وشرق أفريقيا. ولقد خدمت «بيان» في النقل البحري الكويتي منذ عام ١٩٣٧ وحتى أوائل الخمسينيات حيث ظهر البترول في الكويت وتوقف النقل البحري الكويتي، فبيعت «بيان» كما بيع غيرها من سفن الكويت، وكان نواخذة كنج أول من تسابق على شراء «بيان» واستخدموها في النقل البحري ولا نعرف مصيرها بعد ذلك.

ولعل أشهر رحلة لهذه السفينة هي تلك التي ذكرها بالتفصيل القبطان آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد»، فقد ركب عليها تسعة أشهر متصلة وذكر تفصيلات هذه الرحلة وأثنى عليها وعلى صفاتها الملاحية الجيدة. فقد أبحرت «بيان» عام ١٩٣٨ من الكويت إلى الهند حيث شحنت بالتمور في طريقها إلى مسقط ثم ميناء المكلا وعدن حيث بيع معظم ما على السفينة من تمر، وركب على ظهرها المئات من الركاب في ميناء المكلا في طريقهم إلى ساحل أفريقيا الشرقي.

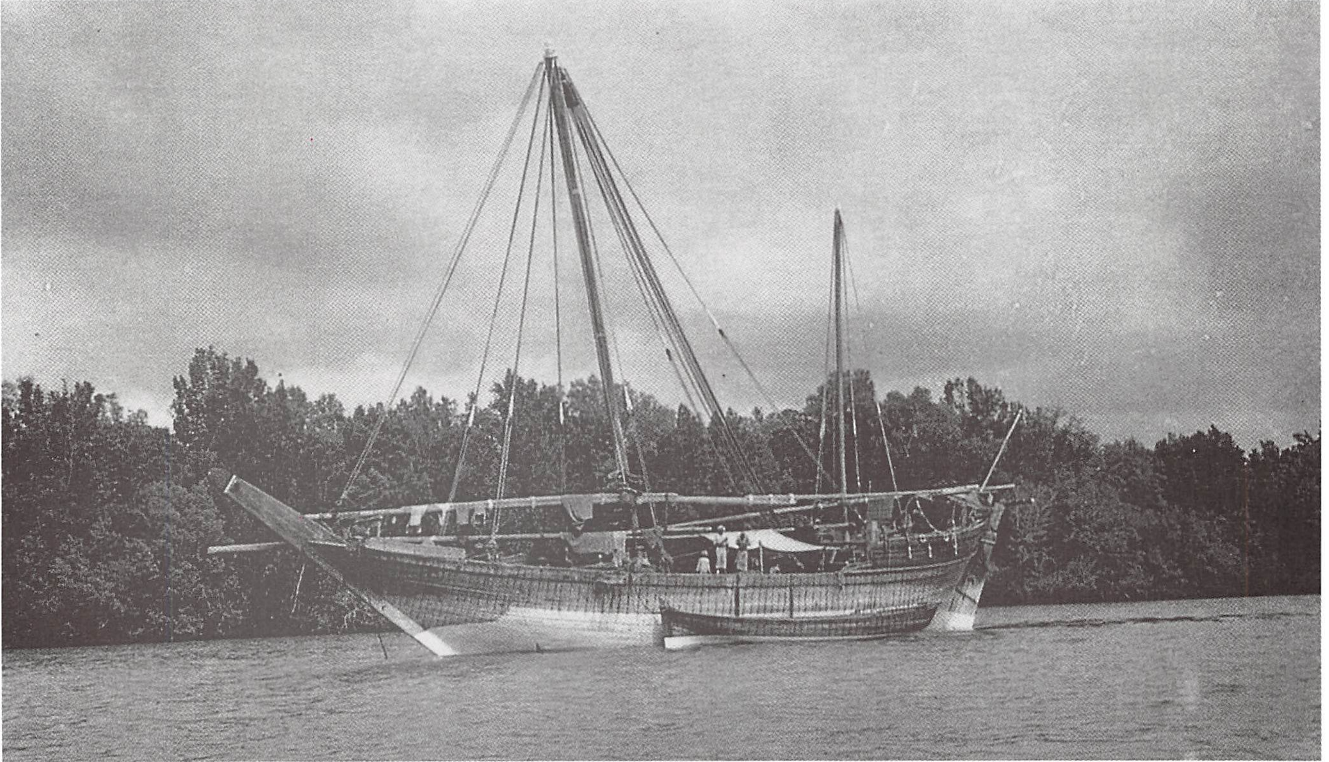
ولا داعي لذكر الصعوبات التي تكبدها مثل هؤلاء البسطاء على ظهر سفينة شراعية خلال الأسابيع الطوال



إلى أعلى: النوخذه علي بن ناصر النجدي، وإلى الأسفل منه القبطان ألن فاليرز في الثمانينيات من هذا القرن أمام منزله في أكسفورد (أنجلترا)







إلى أعلى : البوم «بيان» وهو راس في خور «سمبا أورنجا» الأفريقي ، وإلى الأسفل : «بيان» على ساحل جزيرة كواله الأفريقية عام ١٩٣٩







إلى أعلى : علي بن ناصر النجدي في قيادة سفينته «بيان» في رحلتها للسواحل عام ١٩٣٨
وإلى أسفل : النوخذة علي مع صديقه النوخذة عبدالله القطامي في العام ذاته





حتى تم إنزالهم هناك، وتوجهت «بيان» بعد ذلك إلى دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا لكي تحمل أخشاب «المنجروف». ولقد وصف آلن هذا المكان بأنه «دلتا البؤس والشقاء»، فالجو حار مرهق والحيوانات المفترسة في كل مكان، والحشرات والبعوض اللعين يحوم حول البحارة ليلا ونهارا، والعمل شاق والطعام غير متوافر إلا قليلاً من التمر أو الأرز. وبعد ذلك عادت «بيان» إلى الكويت بعد أن صمدت لیالي طوالا أمام العواصف التي ظن القبطان آلن أنها سوف تقضي على «بيان» وعلى جميع ركابها، وباعت ما على سطحها من أخشاب في البحرين، ووقفت أمام منزل صاحبها انتظارا للموسم القادم.

هذه بيان وتلك أشهر رحلة قامت بها، ليس لأنها الرحلة الوحيدة التي قطعت فيها بيان ما قطعت، ولكن لأنها الرحلة الوحيدة التي لدينا تفصيلات عنها. وبيعت «بيان» لأحد التجار في ميناء كنج وبقيت صورتها لدينا حيث كان الأستاد الكبير علي عبد الرسول ينظر لها فيعجب ويردد «بوم النجدي.. بوم النجدي.. صبه محمد حسين صب..».

المحمدي

سفينة أخرى لعائلة العثمان صنعها الأستاد حسين بن منصور. وقد أشرف على بنائها كبيرهم الحاج عبد العزيز العثمان سنة ١٩٣٦. وتبلغ حمولة «المحمدي» حوالي ٢٦٠٠ منّ، ويمتاز بحملاته المعتدلة، ويصفه النوخذة عيسى العثمان بأنه «حمي وقوي الصنعة ويقبل في اليوش»، كما تبلغ سرعته ١٢ ميلا في الظروف الجوية الملائمة.

أول من تسلّم قيادة «المحمدي» النوخذة يعقوب بن معيوف بشارة لمدة ٥ سنوات ثم تسلم قيادته النوخذة عيسى العثمان من سنة ١٩٤٢ وحتى سنة ١٩٤٦. وعلى يد هذا النوخذة خدم «المحمدي» النقل البحري الكويتي خدمة طيبة وحظي بالكثير من التوفيق وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الثانية.

ويروي النوخذة عيسى للكاتب عن إحدى سفراته الصعبة على ظهر «المحمدي» فيقول: **خرجنا من الكويت خالين من الحمل إلا من «الطعان»، وكانت وجهتنا إلى بومباي، وكانت تلك السنة تسمى سنة «البطاقة» (١٩٤٢)، والسلع الضرورية كانت غالية الأثمان فكيس الرز كان يباع بحوالي ٣٠٠ روبية، وكيس السكر بمبلغ ٨٠٠ روبية، وأما أوقية الشاي فقد بلغ سعرها حوالي ٥٠ روبية في الكويت.**

وصلنا بومباي وحملنا خشبا وإسمنتا إلى كراتشي لاستخدامهما في عمل سكة القطار هناك، وحصلنا على ١١,٠٠٠ روبية أجرة النقل، ثم رجعنا إلى بومباي وحملنا أقمشة بقيمة ١٥,٠٠٠ روبية. وكان معنا من السفن الأخرى بوم أحمد بشارة وبوم شمس الدين، وبوم سيد يعقوب وغيرهم عندما تركنا بومباي في طريقنا إلى الكويت. وفي الطريق غابت عنا هذه السفن. وبعد حوالي ١٩ يوما وصلنا إلى الكويت وأنزلنا بعض البحارة فيها وغادرناها بعد عشرة أيام إلى البصرة. وعندما وصلنا إلى البصرة كان لزاما علينا أن ننتظر ٤٠ يوما حتى استطعنا أن ننزل ما عندنا من بضاعة، وحملنا بعد ذلك ستة خيول عربية إلى بومباي بمبلغ ٩٠٠ روبية، وعندما حان موعد سفرنا من البصرة رأينا السفن الأخرى التي خرجت معنا من بومباي قد بدأت في الوصول، ولما تحدثنا مع نواخذتها علمنا أن بعضهم لم يستطع الاستمرار في السفر وكان عليه أن ينتظر الأسابيع الطويلة في بعض الموانئ تجنبا للعواصف.

وصلنا بومباي بعد ١٧ يوما، وهناك قابلنا النوخذة بلال الصقر وهو يستعد للسفر إلى الكويت. وحملنا ما استطعنا حمله من بضاعة وأسرعنا في السفر دون انتظار



النوخذة بلال، فقد كان الوقت متأخرا (آخر الموسم). وخرجنا قبله بأيام، وما أن ابتعدنا عن الساحل الهندي حتى ضربتنا عاصفة مخيفة اضطررنا إلى النزول جنوبا في بحر العرب حتى جزر «سيشل» في المحيط الهندي. ثم هدأت العاصفة، واستسلمنا لريح «السهيلي» الجنوبي وأخذنا ما يقارب ١٨ يوما لوصول مسقط. كانت هذه العاصفة تسمى «ضربة الإكليل» وفي هذا «الطوفان» البحري غرق بلال ومات هو ومعظم بحارته البالغ عددهم ٤٥ شخصا ما عدا ١٣ بحارا استطاعوا النجاة.

هذه إحدى سفرات «المحمدي» الصعبة وليست الوحيدة. وفي سنة ١٩٤٦، وبينما كان «المحمدي» يستريح في الكويت أمام منزل أصحابه إذا به يشتعل، وفي دقائق أصبح كتلة من النار الملتهبة، ولم يعرف السبب الذي أدى إلى احتراقه. لقد اعتبره أصحابه قضاء وقدرا. لقد سلم «المحمدي» من أهوال البحر ومصاعبه ولكنه لم يسلم من النار تأتي عليه فتحيله إلى كتلة من الرماد والمساميروهو واقف على الساحل.

المحمدي الثاني

في عام ١٣٦٥ هـ (الموافق ١٩٤٦م) اتفق التاجر عبد الله عبد العزيز العثمان مع الأستاد علي عبد الله عبد الرسول على صنع سفينة له من نوع البوم السفار، وتم الاتفاق على أن يقوم التاجر عبد الله العثمان بتوفير الأخشاب اللازمة لهذه السفينة بينما يقوم الأستاد علي عبد الرسول بتوفير سبعة من القلاليف لبناء هذه السفينة، على أن يدفع له مبلغ من المال يعادل ٧٥٠٠ روبية.

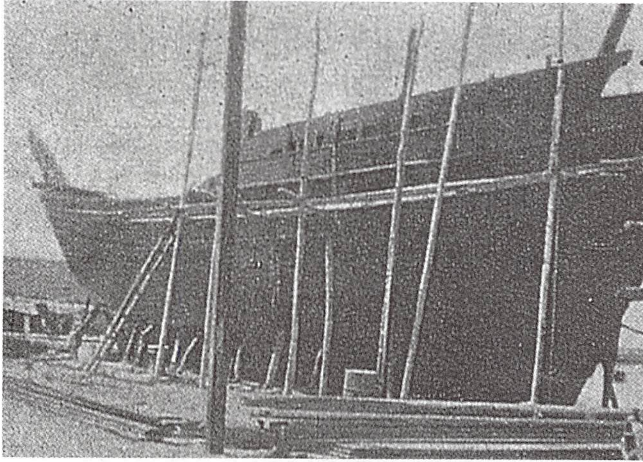
وفي ٢٩ من ذي القعدة ١٣٦٥هـ (٢٤/ ١٠/ ١٩٤٦م) تم مد قاعدة هذه السفينة، وفي ١٩ صفر ١٣٦٦ (١٢/ ١/ ١٩٤٧م) تم إنزالها للبحر لأول مرة. وفي رسالة من عبد الله العثمان لأبنه عيسى أن هذه السفينة جاءت «على المطلب»، ولو أن صاحبها أرادها أن تكون حمولتها أكثر من ٢٥٠٠ منّ. وفي ٦ ربيع أول ١٣٦٦ (٢٨/ ١/ ١٩٤٧م) سافرت هذه السفينة إلى البصرة في أول رحلة لها إلى الهند، ولقد كان دقل هذه السفينة مؤقتا حتى أحضر لها النوخذة عيسى العثمان دقلا من الهند حسبما طلب منه والده عبد الله، كما أحضر لها خشبة مناسبة للعارضة الرئيسة (الفرمن العود).

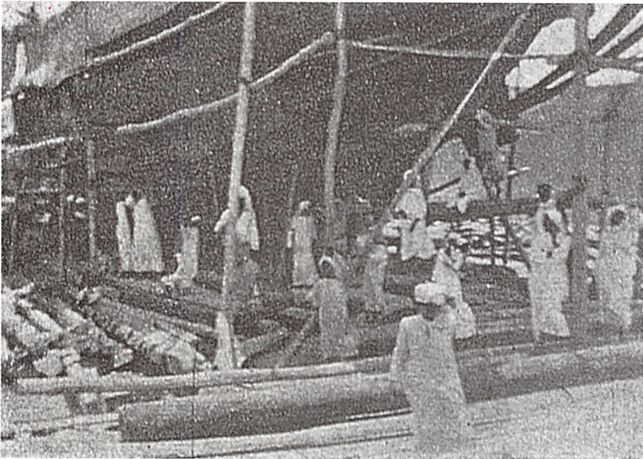
يبلغ طول قاعدة السفينة حوالي ٤٠ ذراعا (٦٠ قدما). ويروي الأستاد علي عبد الرسول أن قاعدتها كانت من الخشب الفنص على غير العادة، حيث إن معظم خشب الكويت كانت قواعدها من خشب الجنقلي. وكانت القاعدة بها بعض الانحناء في وسطها، ولكن الأستاد علي استخدم طريقة أدت إلى استقامة القاعدة. وبدأ العمل واكتمل بناء السفينة بعد شهرين، وبلغت حمولتها حوالي ٢٥٠٠ منّ (١٨٨ طنا) وكان ذلك في سنة ١٩٤٨. وأما الدقل العود فطوله ٤٨ ذراعا (٧٢ قدما)، وأما الفرمن العود فطوله ٤٥ ذراعا (٦٧ قدم) كما بلغ عرض السفينة

إلى الأسفل: البوم «المحمدي الثاني» وهو راس في نقعة العثمان بعد أن وضع فيه محرك إضافة للشراع











إلى أعلى : مجموعة من الصور التي التقطها الأستاد جاسم حمد الصقر حين كان طالبا للبوم «طارق» في عام ١٩٣٣ حين انزاله للبحر ، وقد نشرت هذه الصور في مجلة «اللطائف المصورة» المصرية

حوالي ١٤ ذراعا (٢١ قدما) وارتفاعها حتى السطح العلوي حوالي ٦,٥ أذرع (١٠ قدم)، وأما ارتفاع «السيبه» فهو ذراعان (٣ أقدام).

وأول من قاد هذه السفينة في أولى رحلاتها النوخذة سعود السميط ثم تسلمها صاحبها النوخذة عيسى العثمان وقادها حتي سنة ١٩٥٣ . وخلال تلك السنوات زارت هذه السفينة معظم مواني الهند وأفريقيا (السواحل). وفي سنوات حمل الذهب من الهند وإليها (١٩٤٠ - ١٩٥٠) وضعت داخل هذه السفينة ماكينة (محرك) بالإضافة إلى الأشرعة عليها، وأصبحت «شراكة» مع التاجر فهد المرزوق منذ عام ١٩٥٣، حيث ترك قيادتها النوخذة عيسى ليتسلمها نوخذة اسمه علي عبد الله، وبعد سنوات من العمل في نقل الذهب إلى الهند تسلم قيادتها نوخذة آخر من خور فكان، وبسببه فقدت هذه السفينة بعد أن استولى عليها الهنود في ساحل الملبار الهندي عام ١٩٥٨ .

طارق

آخر سفينة صنعها الأستاد جاسم بن راشد، وكانت للتاجر عبد العزيز الصقر، وكان ذلك في عام ١٩٣٣ . وبعد سنوات عديدة من صنعها توفي الأستاد جاسم بن راشد. ويروي ابنه جاسم أن عبد العزيز الصقر عجب كيف احتاج «طارق» إلى خمسة شهور لكي يتم صنعه، بينما احتاج غيره إلى ثلاثة شهور فقط، ولكن الأستاد جاسم أراد هذه السفينة كأحسن ما يكون عليه البوم من مقدرة على الحمل والصمود أمام الأمواج وعلى قوة التحمل، فجاء «طارق» كما أراده أن يكون لكي يحيي ذكرى صانعه ومالكه على مر السنين.

مواصفات طارق :

صنع «طارق» لكي يقوم بحمل التمور والأخشاب، وهي سفينة إذا ما شحنت بالأحمال فإنها تبدو أكبر مما هي عليه نظرا لاتساع سطحها وميلان جوانبها إلى الخارج



(فيش). وقد تبدو أنها ذات حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ مَن من التمر مع أنها في الواقع ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ مَن من التمر. وأما طول قاعدتها فحوالي ٤٣ ذراعا وعرضها ١٧ ذراعا وعمقها ٧ أذرع. وأما سطحها فهو «واسع وشرح». ومع أن «طارق» لم تكن تعرف بسرعتها الكبيرة، إلا أنها من أقوى السفن صناعة وأكثرها تحملا، كما أنها من السفن التي لا يمكن أن يدخل ماء البحر من بين ألواحها إلى جوفها نظرا لأن ألواحها قد بنيت بعناية كبيرة. ويذكر أن عمود المقدمة (ميل صدر) مرتفع عن القاعدة بصورة أكثر من المعتاد (واقف)، وهذا ما يجعل مقدمة «طارق» عالية عن سطح الماء.

رحلات طارق :

تسلم قيادة «طارق» في أول رحلاته النوخذة يوسف الجاسم المبارك، وهو ابن النوخذة جاسم المبارك، وكان معه مساعدا في رحلاته النوخذة عيسى المطر، وقد حمل «طارق» التمور من البصرة إلى الهند وعاد محملا بالأخشاب. وفي السنة التالية بقي يوسف الجاسم يقود طارق» إلى الهند بينما نزل عنه النوخذة عيسى المطر وتسلّم قيادة سفينة أخرى للصقر اسمها «قتيبة». واستمر يوسف الجاسم يقود «طارق» بكفاءة سنين طويلة (حوالي ٩ سنوات) كان يذهب خلالها إلى الهند رحلتين في الموسم ينقل التمور من البصرة ويرجع إلى الكويت حاملا الأخشاب التي استخدمت لصنع الأبوام الكبيرة فيها. وفي إحدى رحلاته وبينما كان «طارق» قادما من الهند محملا بالأخشاب أراد دخول شط العرب، ولكن الرياح كانت تهب في الاتجاه المعاكس (شمال)، ولم يستطع قبطانه يوسف الجاسم إدخاله الشط فبقي عند مدخل الشط ولامست قاعدته قاع الشط، وأخذ «طارق» يدق بكل ثقله القاع، وظن بحارته أن الأمل في إنقاذ «طارق» ليس كبيرا، وذهب بعضهم لإحضار «التك» لكي يسحبه ويدخله الشط، ولكن «طارق» صمد في وجه الريح والموج، وبينما كان بعض بحارته عائدين مع «التك» وإذا «بطارق» أمامهم وقد رفع شراع «الجيب» مقبلا عليهم وكأنه صمم على دخول الشط بالرغم من تلك الظروف.

وبعد أن نزل عن «طارق» النوخذة يوسف الجاسم تسلم قيادته كل من النواخذة محمد بن حسن الراشد والنوخذة محمد بن شيبة والنوخذة عبد الله المعتوق عام ١٩٤٣. ويروي البحار مبارك المنديل للمؤلف عن الرحلة التالية على «طارق» عندما كان بقيادة النوخذة محمد بن شيبة.

أبحرنا من البصرة محملين بتمر زهدي إلى الهند، وكان «طارق» لا يدخله الماء بالمرة، وبعد أسابيع تخمر التمر الزهدي وأصاب البحارة بنوع من الدوران حتى كأنهم قد سكروا من قوة الرائحة، وبعد ذلك وصلنا الهند وحملنا الأخشاب و«علّينا». وبينما نحن بالقرب من بر مكران هاج البحر، وصاح بنا النوخذة «أنزلوا الأشرعة» فأنزلناها، وتركنا «طارق» وهو «مدبر» تحت رحمة الرياح. ولكن «طارق» لم يستسلم، فكلما ضربته موجة أدار نفسه وارتفع بمقدمته عنها ليتقيها، وكنا لا نستطيع الحراك، بل بقينا في أماكننا. ولم يركب أي ماء على سطح «طارق» (كان حمى). وأما هذه الضربة (العاصفة) فقد كانت أعظم ضربة رأيتها في حياتي. وعندما أصبح الصباح هدأت العاصفة، وأبصر النوخذة عن بعد (بواسطة المنظار) سفينة كويتية، فذهبنا إليها وسلمنا على أهلها وحمدنا الله على السلامة. وكان معنا في تلك الرحلة إبراهيم بن شيبة ابن النوخذة محمد، وكان يتعلم أصول الملاحة من أبيه، وبعد ذلك رفعنا أشرعتنا باتجاه الكويت.

وبعد خدمة قاربت ١٥ عاما، بيع «طارق» إلى أحد أهالي ميناء كنج، وسافر إلى ساحل أفريقيا الشرقي. وفي إحدى رحلاته هذه اصطدم بشعب مرجانية قرب ميناء لامو (قصار لامو) وانكسر، وهو نفس المكان الذي فقد فيه البوم «ابن رشدان».



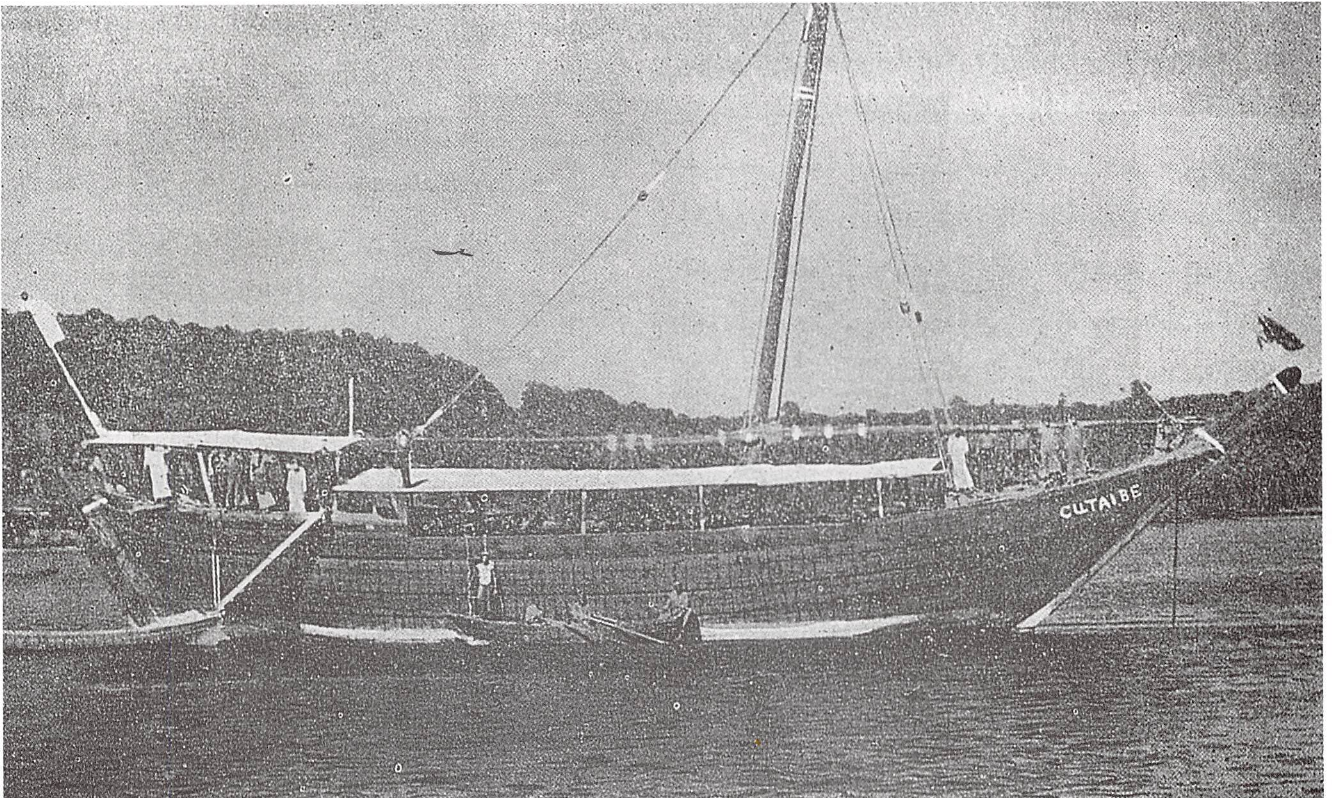
قتيبة

كان نواخذة وتجار الكويت يطلقون على سفنهم أسماء لطيفة تدل على اعتمادهم على الله وحسن توفيقه مثل «فتح الكريم» و«فتح الخير» و«فتح المبارك»، و«فتح الباري» و«تيسير»، و«بيان»، كما أطلق عليها بعضهم أسماء لأولادهم أو لعائلاتهم مثل «منصور» و«الناصري» و«الحميدي» و«الخالدي». وفي الثلاثينيات من هذا القرن بدأ الأستاد جاسم بن حمد الصقر بإطلاق اسم «طارق بن زياد» على سفينة أخيه عبد العزيز الصقر، وبعدها استمر إطلاق أسماء قادة عرب ومسلمين على السفن الشراعية الكويتية. والبوم «قتيبة» هذا هو أحد هذه السفن التي صنعها «أستاد الصقر» علي بن حسن للتاجر عبد العزيز الصقر وإخوانه، وبحسب ما قاله الأستاد علي عبد الرسول للمؤلف، فإن هذه السفينةهي من أفضل السفن من نوع البوم السفار التي قام بصنعها الأستاد علي بن حسن.

يعتبر «قتيبة» من السفن متوسطة الحجم إذ تبلغ حمولتها ما يقارب ٢٥٠٠ منّ، وأما عرضها فحوالي ١٦ ذراعا، وعمقها ٥ أذرع، وأما طول قاعدتها (البيص) فحوالي ٣٩ ذراعا. ويصف الأستاد علي عبد الرسول هذا البوم بأنه «محمل ملفوف وملبق وجيد الصنع».

قام بقيادة هذه السفينة النوخذة عيسى المطر حوالي ١٥ عاما متصلة، كما قام بقيادتها كذلك النوخذة صالح المهيني والنوخذة محمود تيفوني، كما قادها النوخذة مفلح الفلاح كذلك. وفي أواخر سنوات عمله في النقل الشراعي الكويتي وُضعَ في داخله محرك، واستُغني عن الصاري «القلمي» بعد أن باعه أصحابه، وكان ذلك في أواخر الأربعينيات من هذا القرن.

إلى الأسفل: البوم قتيبه راسيا في أحد الموانى الهندية الغربية بعد أن وضع فيه محرك





النامسة (فتح الخير)

يسمع كل مهتم بالسفن الشراعية الكويتية «بالنامسة» كإحدى أشهر السفن التي صنعت في الكويت، كما يسمع كذلك عن قبطانها النوخذة بلال الصقر. فقد أكسب هذا النوخذة سفينته شهرة كبيرة، وهي بدورها أكسبته من السمعة الطيبة الشيء الكثير. ومع أن «النامسة» لم تكن بأفضل خشب الكويت، إلا أنها احتفظت لنفسها بمكانة بارزة بين سفن الكويت لا يدانيها إلا القليل من سفن الكويت.

صنع البوم «النامسة» عام ١٩١٦ (١٣٣٥هـ) بواسطة الأستاد حجي سلمان للتاجر الكويتي يوسف الصقر العبد الله، وكان ذلك بعد أن أنهى هذا الصانع بناء السفينة المشهورة والمعروفة باسم «ابن رشدان» للتاجر حمد الصقر. فقد انتقى لها يوسف الصقر أفضل الأخشاب وأوصى أخاه بلالا بمتابعة عملية بنائها، فكان بلال يريدها محكمة الصنع وقوية، وكان يحرص على متابعة بنائها والإشراف عليها حتى أتت واحدة من أقوى ما صنع من سفن الكويت. ويروى أن «الشلامين» التي وضعت كأضلاع داخلها كانت أكبر مما تحتاجه سفينة في مثل حجمها وأضخم. وبعد حوالي شهرين كانت جاهزة لأولى رحلاتها إلى الهند.

لا نعرف على وجه اليقين لماذا سميت بهذا الاسم الغريب، ولكن النوخذة عبد الوهاب العثمان والتاجر عبد العزيز الصقر يعتقدان أنها سميت على اسم النمسا حيث كانت أخبارها تغطي العالم إبان الحرب العالمية الأولى، وحيث كان النوخذة بلال الصقر من أنصارها.

مواصفات السفينة :

لم تكن النامسة من ناحية التصميم بأفضل خشب الكويت ولا حتى بأحسن ما صنعه حجي سلمان الأستاد، فقد وصفها الأستاد علي عبد الرسول بأنها سفينة ذات حمولة جيدة ولكنها ليست بالسفينة السريعة أو «المطيعة» في الظروف الجوية الصعبة. مقدمتها (ميل صدر) أكثر ميلانا باتجاه الأرض ومؤخرتها واقفة أكثر من المعتاد (تفره واجف وصدره سايح). ويروي أن صاحبه طلب من صانعه أن يزيد من ارتفاع جسده مقدار لوح واحد فجاء مرتفعا أكثر من المعتاد. وزادت مقدرته على الحمل، فكان إذا شحن بالبضاعة نزل جزء كبير منه تحت سطح الماء. وعنه يقول الأستاد حسن عبد الرسول الذي سافر عليه أستادا، إن «النامسة» في سفره من البصرة إلى الهند (السنَّة) لا بأس به أما في «التعلاه» أو العودة إلى الكويت فهو «ثقيل وغير مطيع»، كما أن «صدره ضعيف وتفره متين». ولكن النامسة مشهود له بدقة البناء، فألواحه متماسكة مع بعضها البعض بحيث يصعب أن يدخل الماء بينها إلى جوف السفينة، وهذا ما جعل بحارته يستخرجون «الدبس» من قاعه بعد كل سفره إلي الهند. وتبلغ طول قاعدة النامسة حوالي ٤٣ ذراعا وعرضه ١٧ ذراعا وعمقه ٧ أذرع. وأما حمولته فتقدر بحوالي ٣٥٠٠ مَّن من التمر. وقد بلغت تكاليف صنعه حوالي ١٧,٠٠٠ روبية هندية.

رحلات النامسة :

أول من تسلم قيادة «النامسة» النوخذة بلال الصقر، فقد لزم سفينته هذه اثنتى عشرة سنة متصلة، وكانت رحلاته مثالا على التوفيق والحكمة في القيادة. لقد كان بلال حريصا على أن تكون رحلاته على «النامسة» مريحة له ولبحارته وخالية من الأخطار. على الرغم مما يسببه ذلك له ولبحارته من قلة في المورد بعد نهاية كل موسم. وكانت جميع رحلاته إلى ساحل الهند الغربي، حيث يبيع التمر هناك ويبحر إلى ميناء كاليكوت جنوبا حيث يشحنه التاجر يوسف الصقر بالأخشاب، حتى تركه النوخذة بلال ليتسلم قيادته النوخذة أحمد الخشتي. ولم يكن هناك من اختيار أفضل من النوخذة أحمد الخشتي الذي عرف كيف «يسوق» هذه السفينة بحكمة مدة لا تقل عن ثلاث سنوات



متصلة. ولقد أكسب هذا القبطان «النامسة» مزيدا من الشهرة، وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الثانية. ويروي البحار أحمد المليفي أخبار رحلة له على سطح النامسة بقيادة النوخذة أحمد الخشتي بقوله:

كانت سنوات الحرب الثانية (١٩٤٢)، وكنا في رحلة من البصرة إلى عدن حيث بعناما عندنا من تمر ثم حملنا حنطة إلى الشحر (على ساحل حضرموت)، ثم عدنا إلى عدن وحملنا حنطة إلى المكلا، ورجعنا بعد ذلك إلى عدن وحملنا حنطة إلى جيبوتي ثم إلى الصومال، إلى مكان يسمى «شلعو»، وهناك أراد النوخذة أحمد الخشتي أن يشحن السفينة بحطب وقود (قرم) من الغابة فرفضنا نظرا للإرهاق الذي بدا علينا ولخوفنا من انتهاء الموسم وعدم مقدرتنا على الإبحار إلى الوطن. ولم يتم شحن الأخشاب ورفعت الأشرعة باتجاه مسقط، غير أن الريح لم تكن لتساعدنا مما اضطر النوخذة إلى اللجوء إلى ميناء صغير على بر الصومال اسمه «دردري». وهناك اضطررنا للبقاء على السفينة مدة تقارب ثلاثة أشهر حيث استنفدنا ما معنا من طعام حتى انتهى الموسم وأصبح بالإمكان عودتنا إلى الوطن، وهذا ما يعرف بلغة أهل البحر «بالتبريص». أي أننا «برصّنا» ولم نعد إلى الوطن في نهاية الموسم.

كما يروي البحار أحمد المليفي في سفرة أخرى له مع النوخذة أحمد الخشتي أنه رفض ذات مرة أن يمدهم بمبلغ

إلى أسفل: البوم «النامسة» حين كان مهملا على ساحل رأس الخيمة في الثمانينيات قبل تحطمه

من المال سلفا، مما أدى إلى عصيان البحارة لأوامر النوخذة. ويضيف «أبو مرزوق» أن «النامسة» كان راسيا في ميناء كاليكوت، وكان بالقرب من قطعة صخرية (شعاب مرجانية). فأمر النوخذة بإلقاء المرساة حتى لا تقترب السفينة من الصخور، لكن البحارة لم يطيعوا أوامره، مما جعل «النامسة» يقترب من الصخور حتى أصبح فوقها والأمواج ترفعه ثم تتركه وقاعدته تدق على الصخور، والنوخذة جالس في مكانه صامتا يرقب الموقف والبحارة أمامه. يقول أبو مرزوق إننا لم نستطع الجلوس طويلا وسفينتنا تكاد أن تتحطم، فقمنا فجأة إلى حيث الحبال، وعملنا اللازم وأبعدنا النامسة عن الخطر.

وأما النوخذة براك العجيل فيروي أنه خرج في بومه «الناصري» من مسقط برفقة «النامسة» وعليه النوخذة أحمد الخشتي في طريقهم للكويت. وبعد خروجهم هبت عليهم ريح الشمال عند مضيق هرمز وهاج البحر وماج، فأنزلت الأشرعة وكادوا أن يغرقوا جميعا، ولكنهم استطاعوا في اليوم التالي الدخول إلى مرفأ بالقرب من جزيرة «هنيام» بسلام. ويضيف النوخذة براك أنه عندما دخل هذا الميناء خاف على مصير «النامسة» الذي لم يكن ليره حوله، ولكن بعد ساعات وصل «النامسة» بسلام وحمد الله الجميع على السلامة. ويصف النوخذة براك «النامسة» بأنه «محمل بطيء».

وبعد ثلاث سنوات نزل النوخذة أحمد الخشتي عن قيادة «النامسة»، وباعه صاحبه إلى النوخذة عبد الوهاب ابن عبد العزيز القطامي، الذي ركب عليه ما يقارب ثلاث سنوات، ثم تركه لكي يقوم بقيادته ابنه النوخذة يوسف، وبعده قام بقيادته النوخذة ناصر بن عيسى عاما واحدا (١٩٤٧/ ١٩٤٨). كما تسلّم قيادته النوخذة سليمان المهيني لعام واحد، بيع بعدها إلى أحد أهالي رأس الخيمة الذي استخدمه في النقل البحري ثم تركه في السبعينيات من هذا القرن مستقرا على أحد جانبيه على ساحل رأس الخيمة حتى تحطم.

فاروق

سفينة من نوع البوم للتاجر حمد الصقر كانت في قيادة النوخذة عبد الله القطامي، كما قام بقيادتها النوخذة محمد حسن الراشد. ولقد كانت هذه السفينة في قيادة النوخذة سليمان المهيني عام ١٩٤٨ حين كانت مع مجموعة من السفن في بحر العرب في طريقها للكويت. وكان منها بوم «بوقماز» الذي غرق وأنقذ بحارته الذين ركب قسم منهم في البوم «فاروق» والقسم الآخر في بوم «بن رضوان» الذي غرق هو الآخر، ولم يسلم منهم أحد، بينما عاد البوم «فاروق» إلى الهند و«توه» بحارته في الهند في ذلك العام.

بيان

قام بصنع هذه السفينة الأستاد علي بن حسن للتاجر يوسف الصقر العبد الله الصقر، وهي ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ. ولكن الأستاد علي عبد الرسول لا يقر بجمال هذه السفينة ولا بصفاتها الملاحية الجيدة، فقد وصفها بأنها «بوم أقشر، وحملاته صيخ». ولقد اشترى هذه السفينة من صاحبها التاجر خالد الداود المرزوق وسيرها في نقل الأخشاب من الهند. ويضيف الأستاد علي عبد الرسول أنه في ذات مرة مالت هذه السفينة على أحد جانبيها في نقعة شملان، وكان من الصعب إعادتها إلى وضعها الطبيعي نظرا لارتفاع حملاتها.

بوم هلال (مشهور)

هلال المطيري هو أحد تجار اللؤلؤ الكويتيين الكبار، وكان طواشا أي يتاجر باللؤلؤ. وكان قد أوصى الأستاد حمود بن بدر بأن يصنع له سفينة من نوع البوم الغوّاص تصلح للسفر داخل موانى الخليج، فجاء صنع هذه السفينة على أحسن ما يكون عليه بوم الغوص.



201

(Continuation of Note, Précis or Draft.)

الواقفون على رسومنا هذا من السالكين بالبحار

والساكنين بالبنادر من جميع الدول العظام الفخام المتحابة

منخصوص البوم المسمى مشهور ملك هلال بن فجحان

هو من جماعتنا أهل الكويت وتابعنا نتأمل من حكام درايته

الدول العظام المتحابة إذا نظروا إليه ووقفوا عليه أن

يعاملوه بالمعاملة اللائقة كما جرت به أصول وقوانين

وشرايط وروابط الدول المتحابة هذا ما أصدرناه

وبينا قبله سلمناه والمذكور قبول ضمانه مؤرخ

في ٢٦ ربيع الأول ١٣٤٧ وهذا عوضاً عنه كي لا يتخفى

صحيح
حاكم الكويت
أحمد الجابر الصباح

٧ شعبان ١٣٤٧

Certified this twenty first day of January 1929 that the above is the seal of His Excellency Shaikh Ahmad al Jabir as-Subah, C.I.E., Ruler of Kuwait.

J.C. More Lt.Col.
Political Agent, Kuwait.

POLITICAL AGENCY

«الكول» التابع لبوم هلال «مشهور» الصادر عن حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر الصباح عام ١٩٢٩ .

ولكن بعد موت التاجر هلال المطيري (سنة ١٩٣٧)، اشترى التاجر عبد العزيز الصقر هذه السفينة واستخدمها في النقل البحري بين الكويت والهند. ولكن هذه السفينة تحتاج إلى تغييرات تحولها من سفينة «طواشه» إلى «بوم سفار». لذا أوصى التاجر عبد العزيز الصقر أحد الصناع وهو علي بن حسن بالقيام بتلك الإصلاحات، فزاده علوا من الجانبين، وصنع له «نيم»، و«كشتيل» حتى أصبح كإحدى سفن النقل البحري، وأسلم قيادته للنواخذة صالح المهيني وسليمان المهيني وأحمد المهيني حتى تسلم قيادته النوخذة حسين ابن النوخذة بلال الصقر.

مواصفات السفينة :

«بوم هلال» مثال لسفن الغوص، فحملاته غير عريضة ومرتفعة نوعا حتى تزداد سرعته ويسهل تنقله من مكان إلى آخر. وهو سريع جدا وحملته «مستاقة» أي ممتدة من الأمام إلى الخلف، وأما الألواح الخلفية فهي واقفة . وأما الميل الأمامي فهو أقل ميلانا عن القاعدة من المعتاد، كما أن «بوم هلال» يمتاز بمقدرته الفائقة على الإبحار في عين الريح. وفي هذا المجال يقول أبو أحمد (غلوم قبازرد)، نوخذة الشراع، في «بوم هلال»: «إنني لم أر مثله أبدا. لقد ركبت على ظهر السفينة «الداو» وغيرها، ولكن لم أر مثل بوم هلال.. سريع، يمشي بعين الريح، كأنه الطير في عرض البحر».

ويبلغ طول قاعدة السفينة حوالي ٣٦ ذراعا (٤٥ قدما)، وعرضه حوالي ١٢ ذراعا (١٨ قدما) وعمقه ٥,٥ أذرع (٨ أقدم)، وأما حمولته فتقدر بحوالي ١٦٠٠ من (١١٥ طن).

خدم بوم هلال في النقل البحري من سنة ١٩٣٨ وحتى سنة ١٩٤٥ عندما تسلّم قيادته النوخذة سليمان القصار فاصطدم بإحدى الشعاب المرجانية بالقرب من جزيرة «قاروه» الكويتية وانكسر، فضاعت بذلك تلك السفينة الجيدة الصنع.

سفن أخرى صنعت لعائلة الصقر بعضها أبوام سفارة وبعضها للغوص ونقل الماء هي :

- **بوم الصقر (الوشار) :** صنع عام ١٩٤٥ وكان قبطانه النوخذة منصور الخارجي.
- **بوم «حسيني» :** صنع عام ١٩٢٨.
- **بوم «الناصري» :** صنع حوالي عام ١٩٢٩.
- **بوم «ميسر» :** قام بقيادته النوخذة علي المشعل حوالي عام ١٩٢٩.
- **بوم «فتح الرحمن» :** صنع حوالي عام ١٩٢٨.
- **بوم «رشدان» :** صنع حوالي عام ١٩٢٨.
- **بوم «التوكلي» :** قام بقيادته النوخذة صالح المهيني ١٢ سنة ثم النوخذة أحمد المهيني، وهو من سفن الهرفي.
- **بوم عبدالله حمد الصقر وإخوانه :** قام بقيادته النوخذة سعود السميط عام ١٩٤٠ واسمه «فتح الرحمن».
- **بوم أحمد العبدالله الصقر :** وقد كان صاحبه في قيادته حين تأخر مع عدد من السفن في عام ١٩٣٧ بسبب توقف الهواء عليهم في بحر العرب شهرا كاملا. كما قام بقيادة هذه السفينة النوخذة سعود فهد السميط. وقد امتلكت عائلة الصقر العديد من سفن الغوص منها سنبوك «النمر» الذي كان يعمل في حرفة الغوص عام ١٩٢٧. وهناك سفينة عرفت «بمركب الصقر»، وبوم اسمه «تيسير» كان يعمل في الخدمة عام ١٩٢٩.

السليماني

سفينة من نوع البوم لم يكتب لها العمر الطويل مع أنها تعتبر من أفضل ما صنع في الكويت من سفن. ولا عجب في ذلك لأن صانعها هو الأستاذ محمد حسين، وهو الذي



لم يصنع سفينة يكاد أن يرى الإنسان فيها أي عيب من العيوب.

لقد كان «السليماني» (أو بوم الحمد كما كان يعرف نظرا لأن أصحابه هم أولاد عبداللطيف الحمد من تجار الكويت) سفينة عجيبة، تراها على سطح الماء فتعجب لجمالها وأناقتها، وتقدر حمولتها بثلاثة آلاف مَن من التمر، ثم ما تلبث أن تكتشف أن تقديرك كان خطأ، «فالسليماني» يستطيع أن يحمل ما يقارب ٤٥٠٠ مَن من التمر، ويعود السبب إلى كفاءة التصميم ودقة الصناعة. وإذا ما سألت من سافر عليه من بحارة وقباطنة فسوف يخبرونك بأن «السليماني» ليس مجرد بوم عادي.. إنه «منور».

مواصفات السليماني :

صنع السليماني في الأربعينيات من هذا القرن (بعد الحرب العالمية الثانية) لكي يستخدم في نقل التمور من البصرة إلى موانى اليمن وأفريقيا، فقد كان لعائلة الحمد نشاط تجاري كبير في تلك الموانى.

يبلغ طول قاعدة «السليماني» حوالي ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما) وتقدر حمولته بحوالي ٣٤٠ طنا، وأما حملاته فهي مرتفعة عن القاعدة قليلا وطويلة ومستاقة، كما يوصف بأنه سفينة حلوة وسريعة. كما أنه زود بصار ثالث صغير في المؤخرة يسمى «الشمندي». وبذلك يعتبر من السفن الكويتية التي استخدمت مثل هذا الصاري الصغير.

ويحتاج «السليماني» إلى بحر عمقه ١٢ قدما لكي يطفو فوق سطح الماء عندما يكون محملا بالبضاعة (الغاطس حوالي ٦ أقدام). وهو سفينة محكمة الصنع «ملفلفة» أي لا يظهر عليها كبر الحجم أو الضخامة، سرعتها حوالي ١٢ عقدة كما قدرها أحد قباطنتها النوخذة بدر القطامي، وأما عرض السفينة فحوالي ١٨ ذراعا وعمقها ٧ أذرع وقد تكلف بناؤها حوالي ١٧,٠٠٠ روبية.

رحلات السليماني :

اختار أصحابه النوخذة عبدالوهاب خليفة الشاهين لكي يقود «السليماني» في أولى رحلاته، وهو من كبار نواخذة الكويت وخبير بعلوم البحر والشراع. ولما كانت تجارة الحمد موزعة بين البصرة والهند واليمن فلا شك أن «السليماني» قد وصل إلى معظم موانى الخليج والهند وساحل أفريقيا الشرقي، ولاشك في أن أصحابه قد عرفوا مميزات سفينتهم هذه وقدراتها الملاحية الكبيرة. ولكن بعد سنة أو سنتين ترك النوخذه عبدالوهاب «السليماني» لكي يتسلم قيادته النوخذة بدر بن عبدالوهاب القطامي.

بدأت رحلة النوخذة بدر على سطح السليماني في بداية الأربعينيات (بعد الحرب العالمية الثانية بعدة سنوات) من الكويت إلى البصرة وعليه أربعون بحارا (يعتمد عدد

إلى أسفل: التاجر خالد عبد اللطيف الحمد عام ١٩٧٩





البحارة في كل سفينة على حمولتها فكل ١٠٠ منّ من التمر يقابلها بحار واحد). وفي البصرة شحنوا السفينة بالتمر وتوجهوا إلى مسقط، ثم تزودوا بالماء وأبحروا إلى عدن حيث باعوا ما عندهم من تمر وشحنوا «السليماني» بالملح قاصدين ساحل أفريقيا الشرقي، ولكن هبوب الرياح من جهة الشمال الشرقي (الأزيب) أجبرهم على الإبحار ضد اتجاه الريح (مياوش).

وبينما هم في الطريق بين عدن والمكلا انكسرت قاعدة الصاري الكبير (المشط)، ومال الصاري على جهة واحدة يسنده الملح ويمنعه من السقوط بحرا، فأمر النوخذة بدر أن يعدل مسار السفينة إلى ميناء بربرة في الصومال. ولم يأمر بإنزال الشراع من على الصاري المكسور خوفا من أن يخرق الصاري جسد السفينة. واستمروا بالأبحار والدقل مائل حتى وصلوا إلى بربرة وأصلحوا الصاري المكسور، ثم اتجهوا إلى ميناء المكلا حيث حملوا على سطح «السليماني» ما يقارب ١٥٠ راكبا إلى ساحل أفريقيا الشرقي. وبعد أن تركوا المكلا أبحروا باتجاه ميناء ممباسا حتى وصلوه بعد١٤ يوما. وهناك باعوا الملح وأبحروا جنوبا باتجاه دلتا نهر الروفيجي (سمبا أورنجا) لشراء أخشاب الجندل من مقاول يهودي اسمه «ريزا». وفي ذلك المكان المزعج مكثوا حوالي شهرا، واشتروا الجندل بسعر الكورية (٢٠ جندله) بثمانية شلنات. وبعد أن شحن «السليماني» حوالي ١٢٠٠ كوريه (٢٤٠٠٠ جندلة) وعلى جوانبه «الدراريب» اتجه إلى مدخل الخور الضحل، ولما كان غاطسه يحتاج إلى بحر عميق، فقد كان على النوخذة بدر أن يقوده بحذر (بعد أن وضع براميل طافية في أماكن تدل على عمق الماء عند المدخل). وتم خروجه بسلام من ذلك المكان الصعب وليس بين قاعدته وقاع النهر سوى قدم واحد.

ترك «السليماني» ساحل أفريقيا الشرقي في طريقه إلى مسقط محملا بالأخشاب، وكانت سفينة قل أن يرى مثلها في تلك البحار، فقد شهد لها بالجودة والصفات الملاحية الجيدة قبطانها بدر، وكان يروي للؤلف رحلته هذه على «السليماني» ويصفها بأنها رحلة شاقة ولكنها ممتعة. وبينما «السليماني» في طريقه إلى مسقط مرض النوخذة بدر (يقول من كثرة الجهد العصبي الذي بذله خلال الرحلة)، وكان لابد من نقله إلى الكويت على ظهر الباخرة، وترك «السليماني» بقيادة النوخذة أمان الفلاح الذي قاد السليماني حتى أوصله سالما إلى الكويت.

ترك النوخذة بدر «السليماني» بعد سنة أو سنتين لكي يقوده النوخذة عيسى النشمي لسنة واحدة ثم النوخذة يوسف عبدالوهاب القطامي لسنتين متتاليتين، ويروي إحدى هذه الرحلات النهام سالم الفيلكاوي للمؤلف فيقول:

أبحرنا من الكويت إلى البصرة (في منتصف الأربعينيات) ومعنا المجدمي حمدان والنهام عبدالله بن عاصي (بومرزوق)، وفي الشط كان التيار قويا فاضطررنا إلى الدخول ضد اتجاه التيار والريح (نياوش) بواسطة الدقل الصغير (القلمي). وفي الشط حملنا الذرة والتمر الزهدي إلى الهند. ثم وصلنا بومباي وبعنا التمر ثم توجهنا جنوبا إلى «كوة» ومعنا باقي الحمولة. وهناك في كوة حدث خصام بين النوخذة يوسف وبعض البحارة، ولكن بعض النواخذة الكويتيين هناك تدخلوا فعاد الوئام على سطح السليماني. وتركنا كوه إلى كاليكوت وشحنا بالأخشاب إلى التاجر اليمني بازرعة في عدن. وعند وصولنا عدن أنزلنا الأحمال وتوجهنا إلى المكلا حيث قابل النوخذة يوسف أخاه ناصرا الذي أخبره بأن والدهم عبدالوهاب عبدالعزيز القطامي سوف يقابلهم في ميناء صور العماني. وفي صور تقابل النوخذة عبدالوهاب مع أولاده وكان برفقته النوخذة العماني عبدالله بن محمد الصوري نوخذة أحد «الغناچ» الجميلة. فقرر عبدالوهاب السفر مع أحد أبنائه إلى الكويت.



أصبح السليماني بعد ذلك بقيادة النوخذة عبدالعزيز البرجس الذي يروي للمؤلف رحلته الوحيدة هذه قبل أن يلقي السليماني نهايته المؤسفة :

تركنا البصرة (سنة ١٩٤٨) بعد أن حملنا حوالي ٤٤٠٠ منّ من التمر على «السليماني». وبعد حوالي ٢١ يوما كنا في عدن بعد أن توقفنا في مسقط لمدة يومين. وفي عدن أنزلنا التمر وحملنا السفينة بالملح الطبيعي إلى المكلا وأنزلناه هناك، وركب معنا حوالي ٤٠ راكبا إلى أفريقيا (ممباسا). وكان في رفقتنا سفينتان للنوخذة حمد بن عيسى وللتاجر جاسم شاهين الغانم. أنزلنا الركاب في ممباسا ثم اتجهنا إلى زنجبار حيث اشترينا ما نحتاج إليه من مؤونة وأخذنا ما يكفينا من ماء، و«علينا» باتجاه مسقط والكويت.

وصلنا إلى الكويت بسلام، وبدأ البحارة في رفع «السليماني» على الساحل وتنظيفه وتركه يستريح للموسم القادم في نقعة سعود (بالقرب من الفرضة القديمة). وذهبت إلى ديوان التاجر يوسف الحمد للسلام، وعندما جلسنا نتحدث عن البحر والسفر وإذا بأصوات تنادي في الخارج «أبوام الحمد احترقت. . أبوام الحمد. .» خرجت مع يوسف من الديوان يسبقني هو وإذا بنا نرى ألسنة اللهب ترتفع فوق بعض السفن. وما هي إلا لحظات حتى رجع يوسف إلى الديوان مرددا بهدوء «يخلف الله. . . يخلف الله. .». كان البحر في حالة الجزر، ولم يكن هناك من ماء حول السفن المشتعلة، ولم يستطع ذلك الجمع من البحارة أن يطفئوا نارا تأتي على الأخشاب، وما هي إلا دقائق حتى اختفى «السليماني» ومعه «الحربي» السفينة الأخرى لآل الحمد التي كانت تقف بجانبه، ولم يبق منهما سوى القاعدة وقد غطيت بالسواد والمسامير الحديدية.

يروي النوخذة عبدالعزيز الحادثة هذه للمؤلف بحسرة، فقد كان «السليماني» أفضل السفن التي قام بقيادتها. وأما نهام السليماني عبدالله مبارك بن عاصي فقد ذكر أن «السليماني» هو أفضل سفينة ركب عليها، إنها أفضل في نظره من «الداو» ومن «تيسير» وحتى من «ابن رشدان». وأما السكوني صالح المكيمي والذي ركب على السليماني (سكونيا) عندما كان بقيادة النوخذة بدر القطامي وأخيه يوسف، فيقول إن السليماني في مصاف أفضل خشب الكويت مثل «ابن رشدان» و «الداو». ويذكر أن النوخذة عبدالوهاب الخليفة فصل «للسليماني» شراعا على النصف (شبيه بشراع سفن الغوص) فكان في حال رفعه على السفينة يجعلها من أكثر خشب الكويت مقدرة على الإبحار ضد اتجاه الريح.

هل كان احتراق «السليماني» و «الحربي» قضاء وقدرا؟ ربما يكون السبب هو أن بعض البحارة نسى قطعة من القماش مشبعة «بالصل» داخل السفينة، فلما هب الهواء الحار عليها اشتعلت فأشعلت السفن معها. وسواء صحت هذه الرواية التي يرويها بعض النواخذة أولم تصح فإن الخسارة في فقدان تلك السفينة الجيدة كانت كبيرة.

الخالدي

«الخالدي» أو «فتح الرحمن» سفينة من نوع البوم السفار صنعت في الأصل للتاجر حمد الصقر وأولاده، ولكنها بيعت إلى أبناء عبداللطيف الحمد من تجار الكويت. وقد قام بصنعها الأستاذ حسين الغضبان فأجاد صنعها أي اجاده حتى إنها حين بيعت بعد اضمحلال السفر الشراعي الكويتي كان سعرها ٥٠,٠٠٠ روبية، وكانت أغلى سفينة كويتية تم شراؤها في عام ١٩٤٩.

يعتبر البوم «الخالدي» من السفن الجميلة ذات الصفات الملاحية الجيدة. فحملاتها «ملفوفة، وعواليها متروسة» وطول قاعدتها ٤٣ ذراعا، وحمولتها حوالي ٣٠٠٠ من، وعنها يقول الأستاذ علي عبدالرسول: «إنك إذا رأيت «الخالدي» في النقعة فسوف تجده رافعا جسده على الماء، وذلك لأن عواليه جيدة، فهو محمل متروس».



اشتهر «الخالدي» حين كان في قيادته النوخذة معيوف البدر، وكان في رحلة عام ١٩٣٨ من الكويت إلى عدن، ثم من عدن إلى ميناء جيزان في البحر الأحمر. ومن جيزان أبحر حاملا الصابون وغيره من البضائع عائدا إلى عدن، ثم إلى الكويت. ولقد ذكر القبطان ألن فاليرز هذه الرحلة في كتاب (أبناء السندباد) بعد أن قابل النوخذة معيوف البدر في الكويت عام ١٩٣٩واستمع منه إلى تفصيلات هذه الرحلة الجريئة. وبعد النوخذة معيوف تسلم قيادة هذه السفينة النوخذة أمان الفلاح كما ركب عليها في أواخر سنوات عملها (تحت العلم الكويتي) النوخذة القبطان عيسى أحمد النشمي الذي ترك قيادتها عام ١٩٤٩ فبيعت إلى أحد نواخذة كنج الإيراني.

وعندما علم الأستاد علي عبدالرسول بأنها كانت من أغلى الخشب التي بيعت، لم يعجب لهذا، بل قال: «إنه بوم يستاهل»، فقد كان سعره أغلى من سعر «المثني» الذي صنعه هذا الأستاد.

النوخذة معيوف بن حمود الناصر البدر



خشب فلاح الخرافي

كان ا لنوخذة والتاجر فلاح الخرافي يمتلك عددا من السفن تستخدم في النقل البحري الكويتي، ومن هذه السفن «النيباري» وهو بوم صغير ذو حمولة تقارب ١٣٠٠ مَنّ من التمر، وقد كان يقوده النوخذة محمود بن عصفور، ولكنه سفينة قديمة ولم تكن محكمة الصنع، وكان الماء يدخلها بكثرة مما يجعل البحارة في عمل دائم لنزح المياه خارج السفينة. وقد «شتّروه» آخر أيامه وبيعت أخشابه.

وأما السفينة الثانية فهي **«فتح الخير»**، ذات حمولة تقارب ٢٤٠٠من، وقد تنوخذ عليها عامر بن سيف ثم محمد بن عصفور وهو أحد أكبر قباطنة الكويت وأشهرهم. ولقد كان هذا البوم في الأصل يستخدم لنقل الماء من شط العرب إلى الكويت، ولكنه أعد لكي يصبح سفارا.

وأما السفينة الثالثة فهي **«مطيران»**، وهي بوم سفار حمولته تقدر بحوالي ٢٨٠٠ منّ، وقد تسلم قيادتها النوخذة محمد العصفور عددا من السنين.

وهناك أخرى اسمها «مشهور» قام بصنعها الأستاد عيسى بن حمود، وهي من نوع البوم حمولته ٢٦٠٠ منّ. ومع أنه لم يكن من السفن الجيدة الصنع (حليو كما وصفه الأستاد علي عبدالرسول) إلا أنه اكتسب شهرة حين وصل به النوخذة محمد العصفور إلى ميناء كولمبو في سري لانكا. وهو النوخذة الوحيد من جيله والسفينة الوحيدة التي أبحرت إلى هذا الميناء.

وأما السفينة **«تيسير»** فهي تعد من أشهر وأفضل سفن فلاح الخرافي، وقد عرفت عند أهل البحر باسم «ماچموه»، وتبلغ حمولتها حوالي ٣٠٠٠ منّ من التمر، وهي بوم سفار ذو حملات واقفة (صيخ) مثل السفينة «المهلب». ويقول الأستاد علي عبدالرسول إن صاحبها



فلاح أخذ عمودا (مجدفه) وطلب من الأستاد أن يصنع له سفينة بحيث تأتي على نفس ارتفاع العمود، فكان أن أصبح «تيسير» ذا حملة مرتفعة عن القاعدة. ولقد بدأ في صنعه الأستاد حمود بن مكي وأتم صنعه بعد ذلك الأستاد عيسى بن حمود.

اكتسبت هذه السفينة شهرة واسعة لأنها كانت تحت قيادة النوخذة أحمد الخشتي، لمدة ١٣ عاما، فقد عرف هذا القبطان كيف يقود هذه السفينة ويبحر بها بين الكويت والهند. كما تسلّم قيادة هذه السفينة بعده النوخذة أحمد الطعان سنين طويلة، وهو كذلك من كبار النواخذة الكويتيين. ومع أن تيسير «بوم جلز» أو صعب الثبات على سطح الماء، إلا أن قباطنته عرفوا كيف يبحرون به ويقودونه. وبيع بعد ذلك كما بيعت غيره من السفن.

ومن أشهر سفن فلاح الخرافي كذلك البوم «الشواف»، وهي سفينة من نوع البوم صنعها الأستاد حمود بن بدر، وتبلغ حمولتها حوالي ٣٥٠٠ منّ من التمر. وعن هذه السفينة يقول الأستاد علي عبدالرسول «إن تفرها واقف ومتين»، وهي سفينة ليست بجميلة المظهر (موحلو.. مكلفخ). وقد قادها القبطان أحمد الخشتي لمدة ١٢ عاما وكذلك النوخذة ابن حرب، ثم بيعت هذه السفينة إلى النوخذة ابن حجي واصطدمت آخر الأمر بإحدى السفن التجارية وتحطمت. ويروي الأستاد جاسم إسماعيل أنه عندما اشتراه فلاح الخرافي كان أسفله مغطى بالنحاس (الصفر)، وأن فلاحا أمر بإزالة النحاس من جسده.

كذلك امتلك فلاح الخرافي بوما يدعى **«الناصري»** قام بقيادته النوخذة حسن علي الشطي ما يقارب ١٥ عاما.

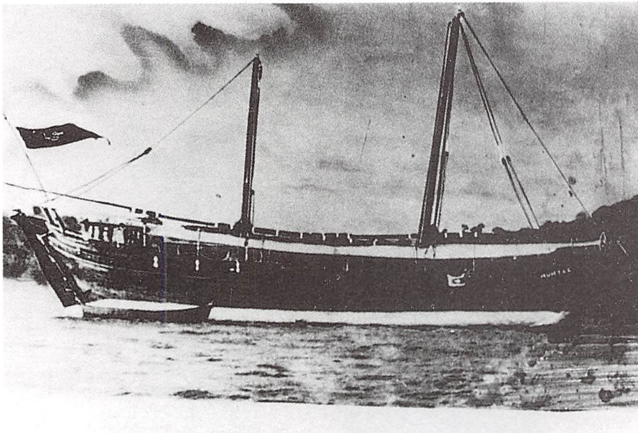
ولقد قام النوخذة أحمد الخشتي بتعليم العديد من الشباب قيادة السفن الشراعية مثل النوخذة عيسى النشمي والنوخذة بدر الخرافي والنوخذة سعود السميط في بوم فلاح الخرافي **«تيسير»**.

يضاف إلى كل هذه السفن أخرى من نوع البوم اسمها **«سمحان»** وهي من نوع البوم السفّار، كان يستخدم في النقل الشراعي الكويتي في أوائل الثلاثينيات من هذا القرن.

خشب عبدالمحسن الخرافي

كان التاجر عبدالمحسن الخرافي ووالده ناصر يعملان في تجارة نقل التمور إلى الهند، وكذلك الأخشاب منها إلى الكويت، وكان لهم العديد من السفن، وبخاصة للتاجر عبدالمحسن الناصر الخرافي الذي امتلك العديد من الأبوام، كان بعضها من السفن الشهيرة في تاريخ الكويت البحري. وأشهر هذه السفن البوم **«ممتاز»** الذي صنعه الأستاد علي عبدالرسول في «عمارة» الخرافي في الحى القبلي من مدينة الكويت القديمة.

كان «ممتاز» سفينة غير عادية آنذاك في الأربعينيات من هذا القرن، فهو من نوع البوم السفّار، وله صار كبير وآخر صغير (عود وقلمي) ولكنه مزود كذلك بمحركين قوة الواحد منها ٢٥٠ حصانا.



البوم «ممتاز» راس في أحد الموانى الهندية حين كان بقيادة النوخذه عبد العزيز المشعل



ولقد وصفه صانعه علي عبدالرسول بأنه «خوش بوم.. طويل وسريع، وحملاته مستاقه». كما أثنى على سرعته أحد بحارته (إبراهيم بن يوسف) الذي وصفه بأنه «يمشي بسرعة طوعا لاكراهية». ولقد بلغت حمولة هذه السفينة حوالي ٣٥٠٠ منّ، وعمل في النقل الشراعي الكويتي بقيادة النوخذة عبدالعزيز المشعل بكل كفاءة، وكان موفقا في أسفاره. كما ركب في قيادته النوخذة أحمد الفهد في رحلة إلى الهند وأفريقيا عام ١٩٤٨. وبعد سنوات من الخدمة باعه صاحبه إلى أحد النواخذه الكنوج. وبينما كان يعد للسفر في النقعة (في الكويت) شب فيه حريق مفاجئ أتى عليه، فكانت الخسارة فيه كبيرة، ولم يعد يذكرنا به سوى هذه الصورة التي أخذت له وهو راس، و«الصياوين» ممدودة فوق سطحه.

زياد

سفينة من نوع البوم السفّار صنعت في عمارة الأستاد أحمد بن سلمان، صنعها الأستاد موسى سبتي (بالتعاون مع الأستاد فردان، وكانت حمولتها تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ.

ولقد كانت هذه السفينة من خشب الكويت الجيدة الصنع، ولكنها بيعت في عام ١٩٤٩ إلى أحد نواخذة ميناء كنج بسعر ٤٠,٠٠٠ روبية.

كما طلب الأستاد أحمد بن سلمان من الأستاد عبدالله بن محمد أن يساعده في صنع سفينة أخرى للتاجر عبدالمحسن الناصر الخرافي، فصنع هذا الأستاد سفينة من نوع البوم حمولتها ٣٠٠٠ منّ، وسميت «ظبيان». ويصف الأستاد علي عبدالرسول هذه السفينة بأنها «محمل زين». ولقد قام بقيادته النوخذة يعقوب بشارة. وبعد سنوات من الخدمة في النقل الشراعي الكويتي، بيعت هذه السفينة مثل سابقتها.

كما صنع الأستاد محمد بن عبدالله سفينة أخرى للتاجر عبدالمحسن الخرافي من نوع البوم حمولتها ٣٠٠٠ منّ، فكانت من السفن الجيدة. ولقد قام بقيادتها النوخذة حمد الجيران سنين طويلة، كان يقودها إلى الهند رحلتين خلال الموسم الواحد (مطراشين). وفي أحد هذه الرحلات كان معه الأستاد جاسم عبدالرسول، حيث حملوا خيولا عربية إلى الهند بالإضافة إلى التمور.

وهناك سفينة أخرى من نوع البوم (حمولة ٢٦٠٠ منّ) صنعت للتاجر عبدالمحسن الخرافي، كان نوخذاها جاسم العصفور منذ عام ١٩٤٥ وحتى عام ١٩٤٩.

سردال

سفينة امتلكها التاجر أحمد الخرافي، وقد قام بصنعها الأستاد حمود بن حسن في الكويت في أوائل الثلاثينيات لكي تخدم في نقل الماء من شط العرب إلى الكويت، ولكنها كانت طويلة (ميلها طويل وسايح وكذلك البيص) وليست ذات علو كبير (هافي).

ولقد خدمت في البدء في نقل الماء إلى سفن الغوص تزود أهلها بالماء، ولكن بعد ذلك استخدمت كبوم للسفر البحري، وقام بقيادتها النوخذة يعقوب بشارة عدة سنوات إلى الهند، ثم تسلمها بعده النوخذة حسن اللنقاوي عام ١٩٣٨ ثم النوخذة عيسى بشارة الذي قادها بضع سنين تسلمها من بعده نوخذة من أهالي البصرة اسمه وادي، حتى باعه النوخذة بدر الخرافي في نهاية الأمر عند كساد النقل البحري الكويتي. وتبلغ حمولة هذه السفينة حوالي ١٨٠٠ منّ، وطول قاعدتها حوالي ٣٧ ذراعا (٥٦ قدما). والجدير بالذكر أن سردار (وتعني أمير) هو الذي أحضر بحارة السفينة «منصور» إلى الكويت عندما غرقت قرب الساحل الهندي الغربي.

- **«مرزوق»**: وقد قام بصنعه الأستاد محمد حسين للتاجر أحمد الخرافي، وقد بلغت حمولته حوالي ٢٥٠٠ منّ. ويصفه الأستاد علي عبد الرسول بأنه «محمل مشّاي

الواقفون على مرسومنا هذا من السالكين بالبحار
والساكنين بالبنادر من جميع الدول العظام الفخام المتحابه منخصوص
البوم المسمى مشهور ملك فلاح بن عبد المحسن الخرافي هو من
جماعتنا اهل الكويت وتابعنا نؤمل من حكم رعاية الدول
العظام المتحابه اذا نظروا اليه ووقفوا عليه ان يعاملوه
بالمعاملة اللائقة كما جرت به اصول وقوانين وشرائط
وروابط الدول المتحابه هذا ما اصدرناه وبيدنا قلم
سلمناه كي لا يخفى ٦ ج ١ ١٣٤٨

صحيح
حاكم الكويت
احمد الجابر الصباح

October Twentyfifth 9

O/C

إلى أعلى : «الكول» التابع للبوم «مشهور» للتاجر فلاح الخرافي والصادر عام ١٩٢٩ ، وإلى أسفل : التاجر فلاح الخرافي

(Continuation of Note, Pieces of Draft)

الواقفون على مرسومنا هذا من السالكين بالبحار والساكنين
بالبنادر من جميع الدول العظام الفخام المتحابه منخصوص البوم المسمى
سردال ملك احمد بن عبد المحسن الخرافي هو من جماعتنا اهل
الكويت وتابعنا نؤمل من حكم رعاية الدول العظام المتحابه
اذا نظروا اليه ووقفوا عليه ان يعاملوه بالمعاملة اللائقة
كما جرت به اصول وقوانين وشرائط وروابط
الدول المتحابه هذا ما اصدرناه وبيدنا قلم سلمناه
كي لا يخفى ٢٩ شعبان ١٣٤٦

صحيح
حاكم الكويت
احمد الجابر الصباح

23rd February '8..

Twenty third February 8

J.C. More

إلى أعلى : «الكول» التابع للبوم «سردال» للتاجر أحمد الخرافي والصادر عام ١٩٢٨ ، وإلى أسفل : النوخذة يوسف ناصر الخرافي أحد نواخذة أحمد الخرافي



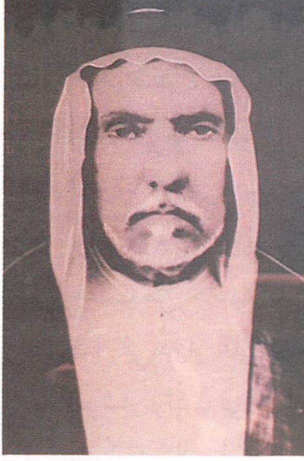
وسريع . . . خوش بوم» . كما صنع الأستاد عبد الله بن محمد سفينة أخرى لأحمد الخرافي من نوع البوم حمولتها ٣٠٠٠ منّ، كان يقودها النوخذة مساعد العجيل حين كانت في طريقها إلى الكويت من الهند ، فجنحت على المطاف (الساحل الإيراني) وانكسرت ولكن جميع ركابها قد سلموا وعادوا إلى الكويت على بوم النوخذة عيسى المطر

- **«مساعد»:** وقد كان في الخدمة عام ١٩٢٩ ، وهو بوم آخر للتاجر أحمد الخرافي .

بوم شاهين (الوشار)

من السفن الكويتية الكبيرة الحجم من نوع البوم السفار التي اشتهرت في الكويت بوم شاهين محمد الغانم المعروف باسم «الوشار» ، وهو سفينة كبيرة الحجم بلغت حمولتها حوالي ٤٥٠٠ منّ قام بصنعها الأستاد حمود بن بدر ، فجاءت من أجمل ما صنع هذا الأستاد من سفن من نوع البوم . وقد وصفها الأستاد علي عبد الرسول بأنها «محمل حلو وسريع ومشّاي» ، كما ذكر أن قاعدته حوالي ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما) وأن حملاته ملفوفه وبرده مرتفع . ولقد تناوب على قيادة هذه السفينة العديد من النواخذة مثل علي ابن خليفة الشاهين وأخوه عبد الوهاب خليفة الشاهين وعبد الله محمد الشاهين وأخوه خالد محمد الشاهين . كما قام بقيادته غانم بن خليفة الشاهين وبدر عبد الوهاب القطامي (سنة واحدة) وكذلك النوخذة منصور الخارجي . ولقد روى النوخذة خالد الشاهين للمؤلف هذه الحادثة التي حدثت لهذه السفينة حين كانت بقيادة أخيه النوخذة عبدالله محمد الشاهين .

فقد كان بوم شاهين (الوشار) معلي بقيادة النوخذة عبد الله محمد الشاهين ، وكان بالقرب من جزيرة چارك الإيرانية عام ١٩٣٨ / ١٩٣٩ فلامس إحدى الشعب المرجانية الموجودة بالقرب من هذه الجزيرة . عندها ذهب النوخذة



إلى أعلى النوخذه والتاجر محمد بن شاهين الغانم الذي عرف في الكويت «براعي السالفه» حيث كان يحكم بين الناس في الأمور المتعلقة بالسفر الشراعي الكويتي ، وإلى الأسفل منه : أخوه خليفه بن شاهين الغانم ، من كبار شخصيات الكويت في الثلاثينيات من هذا القرن



عبد الله الشاهين إلى التاجر مرزوق بن رشدان في ميناء لنجة وأخبره بما حدث له ،فأبرق هذا التاجر إلى الكويت وأخبرهم بما حدث للبوم «الوشار» ، فجهزوا نواخذة وبحارة وسفنا لإنقاذ هذه السفينة (فزعة) . وذهبوا في سفينتين إحداهما بوم أحمد الغانم وعليه النوخذة محمد الشاهين والأخرى بوم أحمد الخرافي وعليه النوخذة عبد الوهاب بن عبد العزيز القطامي وأصلحوه مؤقتا وأبحر باتجاه الكويت بقيادة النوخذة عبد الله ، وبينما كان البوم



بالقرب من جزيرة عوهة لامست قاعدته قصار بالقرب من هذه الجزيرة، فحاولوا الوصول به إلى الكويت، وهناك قرر النوخذة محمد الشاهين أن تستبدل بقاعدته أخرى جديدة، فأخذ البوم (الوشار) إلى الشويخ، وهناك بقي راسيا في ماء عمقه ٨ أبواع، وجيء بسفينتين أخريين رست كل واحدة منهما على جانب من جانبيه على مسافة حوالي عشرة أمتار، وربط حبل في دوار على إحدى السفينتين ومرر طرفه تحت البوم الوشار وثبّت في القايم فيه. كما مرر حبل آخر مربوط في الدوار في السفينة الثانية ومرر فوق السفينة الوشار، وربط في مقدمتها.

وحين بدأ البحارة في لف الدوار على كل سفينة من السفينتين انقلب البوم الوشار رأسا على عقب، وظهرت قاعدته (البيص) فوق سطح الماء.

هنا جاء دور القلاليف (وكانوا من عائلة الغضبان) فاستبدلوا بقاعدته القديمة أخرى جديدة، وقد أخذ منهم ذلك ١٥ يوما من العمل اليومي المستمر، وكان النوخذة محمد الشاهين وابنه خالد يشرفون على هذا العمل الفني القريب من الخيال.

أصبح البوم «الوشار» بعد وفاة صاحبه شاهين الغانم من نصيب النوخذة خليفة الشاهين الغانم، الذي باعه في آخر المطاف إلى تاجر الخشب القديم غلوم، الذي «شتّره» وباعه ألواحا قديمة، فكانت هذه نهاية هذه السفينة المشهورة والجيدة الصنع.

بوم كاكة (فتح الخير)

ربما يكون هذا البوم أفضل سفينة من نوع البوم قام بصنعها الأستاد حمود بن حسن على ساحل الملبار في الهند. ومع أنه صنع بوم معرفي الكبير المعروف باسم «المحمدي» إلا أن الأستاد علي عبد الرسول يظن أن «كاكة» هو أفضل ما صنعه الأستاد حمود بن حسن من سفن. ولعله اسم غريب يطلق على سفينة كويتية، لكن النوخذة خالد محمد الشاهين ذكر للكاتب أن البحارة الهنود في ساحل الملبار كانوا يرددون كلما شاهدوا هذه السفينة العبارة «جاء كاكة، وذهب كاكة، أي جاء العم وذهب العم» فأصبح كأنه اسم لهذه السفينة، كذلك يطلق كاكه على الغراب في الهند، ولكن اسمها الرسمي هو «فتح الخير»، كما يطلق عليه أحيانا اسم «النيباري». ومهما يكن أصل التسمية فقد أثبت «كاكة» أنه أحد أفضل سفن الكويت ومن أطولها خدمة في النقل البحري.

صنع «كاكة» تقريبا في العشرينيات من هذا القرن لرجلين من أهل الكويت هما علي بن جوعان وناصر بن ناصر أمام منزل التاجر يوسف الصقر على ساحل مدينة كاليكوت الهندية، وكان أول من قاده النوخذة ناصر بن ناصر. وظل طوال ثلاثين سنة يجوب البحار بين الكويت والهند، وبين الكويت واليمن وساحل أفريقيا الشرقي.

مواصفات كاكة :

يبلغ طول قاعدة «كاكة» حوالي ٤٥ ذراعا (٦٧ قدما)، وتبلغ حمولته ما يقارب ٣٠٠٠ منّ من التمر. ولكن من يره يظن للوهلة الأولى أنه ذو حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ منّ من التمر نظرا لطوله. ويعود السبب في ذلك إلى أن حملاته نازلة ولكنها «ملفوفة» كما يقول الأستاد علي عبد الرسول. كما يصف الأستاد علي عبد الرسول البوم كاكة بأنه «حلو.. بوم سلك وسبوق... طويل وهافي وسريع.. وفي البحر ماكو مثله.. أمياله معتدلة.. لم يصنع أحد في النيبار سفينة مثله».

رحلات كاكة :

خدم كاكة في النقل البحري الكويتي مدة طويلة إذا ما قورن بالكثير من سفن الكويت. وقد كان تحت قيادة النوخذة ناصر بن ناصر مدة طويلة يقوده فيها إلى الهند وإلى سواحل أفريقيا الشرقية. ويروي الأستاد علي عبد الرسول إحدى رحلات كاكة قائلا :

كنا في بوم «الكمانة» بقيادة النوخذة عيسى بورحمة، وكان معنا البوم «كاكة» وعليه النوخذة ناصر بن عيسى، وكنا «سنيار» معهم بعد أن قبلوا اصطحابنا. وتركنا ميناء كاليكوت ذات يوم في طريقنا إلى مسقط، وكان الهواء معتدلا والسفن رافعة جميع أشرعتها للاستفادة من كل نسمة هواء. وبعد ساعات اختفى البوم «كاكة» عن أنظارنا ولم نعد نره. ولكن نوخذة «كاكة» يعرف قانون البحر فما كان منه إلا أن فك حبال الشراع وجعله يضطرب في الجو كي يخفف من سرعة سفينته حتى يستطيع البوم «الكمانة» اللحاق به (وهذا ما يعرف بلغة أهل البحر بتطيير الخمامير) ولحق بالبوم «كاكة»، ولكن ما هي إلا ساعات حتى عاد واختفى «كاكة» عن أنظارنا ثانية. كنت في ذلك الوقت شابا ولكني لم استطع أن أنسى سرعة «كاكة» وسلوكه في البحر.. إنه محمل جيد وسريع.

وبعد أن خدم «كاكة» فترة طويلة بقيادة النوخذة ناصر ابن ناصر أصبح من سفن شاهين الغانم (استافاه) ثم وضعه تحت قيادة النوخذة عبد العزيز القطامي لعدة سنوات، تركه بعد ذلك ليتسلم قيادته خليفة الشاهين وعلي ابنه وخالد محمد الشاهين، وكذلك النوخذة جاسم الشاهين. ولم يكن هؤلاء هم النواخذة الوحيدون الذين قادوا «كاكة»، فقد تسلم قيادته كذلك النوخذة منصور الخارجي، كما أن النوخذة ناصر بن عيسى قاده سنة واحدة. وبعد رحلة إلى تنزانيا بقيادة النوخذة خالد الشاهين، وصل خلالها إلى دار السلام كان على «كاكة» أن يستريح، فترك واقفا في «نقعة شملان» في الحي الشرقي من مدينة الكويت حتى اشتراه تاجر الخشب غلوم بمبلغ ٤٠٠٠ روبية وقطعه ألواحا للوقود (شتره)، وكان ذلك في حوالي العام ١٩٤٧.

بوم جاسم الشاهين

كان الأستاد محمد حسين مشغولا بصنع السفن عندما طلب منه النوخذة جاسم الشاهين صنع سفينة له من نوع البوم، لذا فقد أرسل محمد حسين أخاه ناصر حسين بوعليان لصنع هذه السفينة التي قاربت حمولتها ٤٠٠٠ منّ من التمر.

قام بقيادة هذه السفينة النوخذة حمد بن عيسى سنوات عديدة، ثم تسلمها بعده نوخذة آخر أدى إلى ضياعها غرقا.

ولقد سلم صاري هذه السفينة (الدقل العود) من الضياع، وهو اليوم يعد لاستخدامه كصار للبوم «فتح الخير» المعروض في معرض السفن الشراعية الكويتية التابع لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي، بعد أن أعده لهذه السفينة الأستاد حسن عبد الله عبد الرسول.

بوم عبد الوهاب بن خليفة (تيسير)

من السفن الكبيرة والجيدة التي صنعها الأستاد محمد حسين البوم «تيسير» للنوخذة عبد الوهاب الخليفة الشاهين، أحد نواخذة الكويت المعروفين. ولكنه لم يكتب له الخدمة طويلا في النقل البحري الكويتي، لقد أتت نهايته بعد سنين قليلة من صنعه عندما اصطدم بإحدى الشعب المرجانية، واختفت بذلك إحدى أفضل السفن من نوع البوم التي صنعت في الكويت.

يقول الأستاد علي عبد الرسول «إن البوم «تيسير أو الزاهي» حلو وحسن الصنع، ولم يفشل أستاده محمد حسين في صنع سفينة جيدة ولو مرة واحدة». وتبلغ حمولته حوالي ٣٠٠٠ منّ (٢٢٥ طن).

رحلاته :

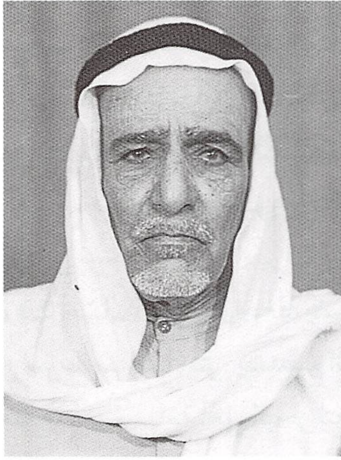
تسلم قيادته النوخذة عبد الوهاب بن خليفة، وكان يذهب به إلى الهند وساحل الجزيرة العربية الغربي والجنوبي وسواحل أفريقيا الشرقية، ولقد ذكر القبطان آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد» أنه شاهد البوم «تيسير» في سنة ١٩٣٨ في دلتا نهر الروفيجي حيث كان عبد الوهاب



قد مكث أربعين يوما يحاول شحن أخشاب «الجندل» من هناك، وذكر أن «تيسير» سفينة كبيرة الحجم.

وأما آخر سفرة له (الرابعة) فقد كان محملا بالأخشاب الأفريقية، وكان معه سفينة أخرى هي «بوم حجي سليم»، والاثنان متجهان إلى مسقط من أفريقيا. وكان السكوني في البوم «تيسير» يرى أن أمامهم ما يدل على جزيرة (ربما جزيرة مصيرة) فأخبر النوخذة عبد الوهاب الذي غضب لتدخل «السكوني» في الأمر، وما هي إلا ساعات حتى أحس الجميع بالكارثة، فقد اصطدم «تيسير» بإحدى الشعب المرجانية المنتشرة في تلك المنطقة، وبدأ الماء يدخل في جوفه. وكان بوم «حجي سليم» خلفهم، فلما أبصر ما حدث لهم غير اتجاهه وأنزل الماشوة، وأنقذ البحارة، وعاد بهم إلى الكويت.

وبعدها اشترى عبد الوهاب سفينة أخرى وهي بوم صغير حمولة ٢٠٠٠ منّ (١٥٠ طن) من علي الجوعان وقد قام بصنعه الأستاد عبد الله بن محمد وقام بقيادته بعد ذلك.



إلى أعلى : النوخذة عبدالوهاب خليفة الشاهين في أواخر سنوات حياته بعد أن ترك السفر الشراعي.

وإلى أسفل : النوخذة عبدالوهاب في دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا عام ١٩٣٩.





بيان

في عام ١٩٣٧ أوصى التاجر يوسف المرزوق الأستاد أحمد بن سلمان بصنع سفينتين له من نوع البوم السفار، فطلب الأستاد أحمد بن سلمان ابنه فردان بصنع واحدة اسمها «فتح الخير» ونوخذاها يوسف المهيني، وطلب من الأستاد موسى سبتي بصنع الأخرى التي عرفت بسفينة يوسف المرزوق «بيان»، والتي جاءت واحدةمن أفضل السفن التي صنعت في عمارة الأستاد أحمد بن سلمان.

يصفها الأستاد علي عبد الرسول قائلا: «إن البوم محمل زين وحمولته ٣٠٠٠ منّ، وهو من الطيبين... محمل حلو وركين... مثل الرجل العاقل... حمى لا يركبه الماء». كما وصفه السكوني غلوم قبازرد الذي سافر عليه أربع سنوات متتالية حين كان يقوده النوخذة محمد بن شيبة قائلا: «إن بيان محمل حلو، وعواليه متروسه، وإذا طرح في البندر كأنه منور»، ويضيف أبو أحمد أن «بيان» يستطيع أن يحمل ما مقداره ٣٢٠٠ منٍّ من التمر. (طول قاعدته ٤٣ ذراع).

تسلم قيادة«بيان» النوخذة محمد بن شيبة، وكانت جميع سفراته إلى الهند، حيث كان التاجر يوسف المرزوق يشحنه بالتمور والأخشاب. وفي إحدى هذه الرحلات (عام ١٩٣٧) أحضر «بيان» أبوابا خشبية وشابيك حديدية للمنزل الذي كان يبنيه التاجر يوسف المرزوق له على ساحل البحر، والذي باعه فيما بعد، وأصبح اليوم مقرا لبيت السدو بالقرب من متحف الكويت الوطني.

وفي رحلاته هذه كان يرفع أحيانا شراع الشمندي في مؤخرة السفينة طلبا في المزيد من السرعة. ثم تسلم قيادته بعد ذلك النوخذة عبد الوهاب عيسى العيسى، وكان ذلك في سنوات الحرب العالمية الثانية حيث كان الطلب على مثل هذه السفن كبيرا. وبعد سبع سنوات من السفر المستمر بقيادة النوخذة عبد الوهاب نزل عنه لكي يتسلم قيادته النوخذة مفلح الفلاح، وكان «بيان» قد بيع على التاجر عبد العزيز العلي المطوع الذي استخدمه في النقل الشراعي الكويتي حتى عام ١٩٤٩ حيث باعه على أحد النواخذة في ميناء كنج بسعر ٤٢,٠٠٠ روبية.

نايف

هو بوم الغوص للنوخذة المشهور عبد الله الناصر بورسلي الذي قام بصنعه الأستاد حمود بن بدر عام ١٩٢١، فأصبح من أسرع سفن الغوص التي صنعت في الكويت، بل هو في الواقع أكبر سفينة غوص عرفتها الكويت. ولقد استخدمها النوخذة عبد الله بورسلي سنين طويلة في رحلات الغوص على اللؤلؤ، وكان عدد بحارتها في بعض السنوات حوالي مائة بحار، ولكن حدث للنوخذة عبد الله بورسلي ما حدث لغيره بعد انهيار أسواق اللؤلؤ نتيجة للأزمة الاقتصادية العالمية عام ١٩٢٩ وما بعدها، فاضطر لبيع سفينته هذه، واشتراها التاجر يوسف المرزوق، وحولها إلى بوم سفار، وجعل في قيادتها العديد من النواخذة مثل النوخذة سعيد بن سلامة، والنوخذة شهاب العبد الله، والنوخذة سعود السميط الذي قادها عاما واحدا، واعتبرها أسرع سفينة قام بقيادتها.

ويروي النوخذة محمد جاسم الشميس للمؤلف رحلة له على هذه السفينة حين كانت تحت قيادة النوخذة سعيد بن سلامة على الوجه التالي:

كنا في طريقنا للهند، وبينما نحن في الخليج هبت علينا ريح عاصفة فانكسر الدقل، وركبت إلى أعلى لكي أحاول أن أصلحه، حتى وصلنا جزيرة هنيام وأصلحناه، ثم استمرينا في سفرنا حتى وصلنا ميناء كراتشي، واشترينا دقلا جديدا للبوم، ولكننا حين رفعنا هذا الدقل الجديد على البوم «نايف» قلت سرعته المعهودة، فحاول الأستاد أن يعدل في المشط (قاعدة الدقل) ولكن دونما نجاح. لقد



قلت سرعة «نايف» ولم نعرف السبب لذلك. أما عن مصير البوم «نايف» بعد ذلك فلم نهتد إلي معرفته، لقد ضاع هذا البوم الجيد مثلما ضاع غيره.

الوسمي

«الوسمي» من السفن الكبيرة والجيدة الصنع التي لم تخدم طويلا في النقل البحري. وقد قام بصنعه وتصميمه أحد كبار صناع السفن الكويتيين، وآخر الكبار الذين أنجبتهم الكويت وهو الأستاد علي عبد الرسول. كان «الوسمي» يصنع على عجل، وكان صاحبه ثنيان الغانم يريده أن ينقل الأحمال من الهند إلى الكويت في أثناء الحرب العالمية الثانية، ولم يكن ثنيان يعلم أنه إنما كان يستعجل صنعه وفقدانه في الوقت نفسه.

صنع «الوسمي» في أوائل عام ١٩٤٣ في مكان يسمى اليسرة قرب عمارة العثمان على الساحل القبلي. ويعتبر أكبر السفن التي صنعها الأستاد على عبد الرسول، إذ بلغ حمله ما يقارب ٤٠٠٠ منّ (٣٠٠ طن). وكان العمل جاريا في صنعه ليلا ونهارا لأن ثنيان تسلم رسالة من أخيه محمد يخبره بأن هناك أحمالا للتجار في الهند يودون نقلها إلى البصرة (مثل الخام وغيره من البضائع). ولقد كلف النوخذة بلال الصقر بالإشراف على صنع «الوسمي»، فكان يمد القلاليف بأحسن الطعام حتى تم العمل وأنزل «الوسمي» إلى البحر وأخذ إلى منطقة تسمى «المغيزير» في الشويخ. وحتى في ذلك المكان كان العمل مستمرا على سطح الوسمي لإعداده نهائيا للسفر. ولقد بلغ طول قاعدة «الوسمي» ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما) وقد تكلف حوالي ٢٠ ألف روبية. ويقول النهام سعد العبجل الذي سافر على «الوسمي» في رحلته الأولى والأخيرة، أن «الوسمي مثل المركب»، وأما صانعه الأستاد علي عبد الرسول فيصفه بأنه من السفن «الجيدة»، فحملاته معتدلة وركينة، ومستاقة من الأمام والخلف، وهذا ما يجعله ذا مقدرة كبيرة على حمل البضائع والصمود في بحر شديد الموج.

رحلة الوسمي

ترك بلال الصقر سفينته المعروفة «بالنامسة»، وأسلمه ثنيان الغانم قيادة «الوسمي»، وكان ثنيان قد طلب من كاتبه خالد الغنيم أن يبحث عن قلاف يلازم «الوسمي» في أثناء رحلته هذه فتوجه خالد الغنيم إلى الأستاد علي عبد الرسول وطلب منه أن «يضم» قلافا مهما كان الثمن الذي يطلبه. ويذكر الأستاد علي عبد الرسول أنه توجه أول الأمر إلى المرحوم عبد الله الزاير وطلب منه أن يسافر على «الوسمي»، وقبل الطلب وتسلم مبلغ ٤٠٠ روبية سلفا (مقدما) ولكنه عاد في اليوم التالي وأعاد المبلغ واعتذر عن السفر نظرا لتأخر وقت السفر (آخر الموسم). بعد ذلك طلب الأستاد علي عبد الرسول من القلاف إبراهيم بن صالح الذي قبل ثم اعتذر بعدها بيوم، ولم يبق هناك من أحد يطلب منه سوى عيسى عبد الرسول الأخ الأصغر للأستاد علي عبد الرسول الذي قبل الطلب وقرر السفر أستادا على سطح «الوسمي».

ترك «الوسمي» الكويت ذات يوم وعلى ظهره أربعون بحارا من أهل الكويت يقودهم النوخذة بلال الصقر. وبعد أسبوعين وصل إلى بومباي ولم يكن على ظهره حمل من التمر فقد ترك «الوسمي» الكويت شبه خال من البضاعة إلا من بعض أكياس من الرمال وضعت لحفظ اتزان السفينة على الماء (طعان).

وفي بومباي استقبله التاجر ثنيان الغانم وأمر بسرعة أن يشحن بالبضاعة ويعد للسفر إلى البصرة. وكان بلال يعرف صعوبة المهمة التي جاء من أجلها، ولم يخف شكه وتردده من جدوى هذه الرحلة في ذلك الوقت المتأخر من العام حيث تسوء الأحوال الجوية ويضطرب البحر، ولكن كيف يمكن لبلال أن يرد طلب التاجر ثنيان الغانم، وهو من كبار شخصيات الكويت آنذاك؟

ترك «الوسمي» ميناء بومباي يقوده النوخذة بلال



الصقر، وبدأت رحلة «الوسمي» المفجعة. ولم يمض على تركه بومباي أياما معدودة حتى بدأ البحر يموج والرياح تشتد، وأصبح البحر مفزعا و«الوسمي» يصارع من أجل البقاء، ولم يستمر طويلا في صراعه، فقد أدرك بلال صعوبة الوضع فأمر بإلقاء الأحمال بحرا، ولم يسعفهم ذلك كثيرا، فأوصى بقطع الصاري الصغير، ولكن الماء وجد طريقه داخل «الوسمي».

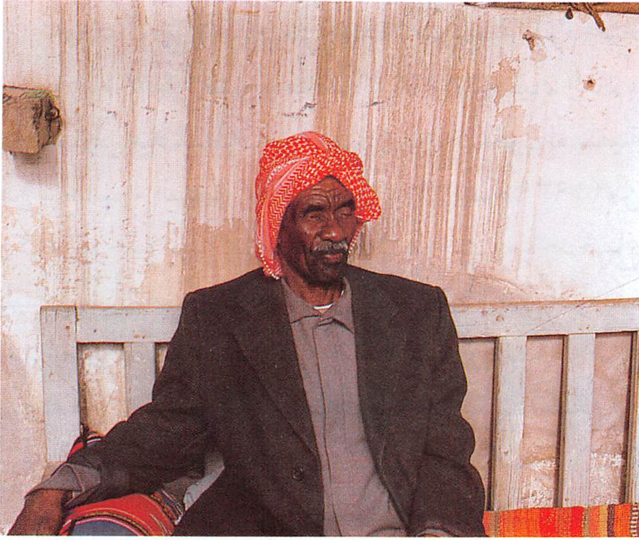
يقول النهام سعد العبجل إن بلالا استطاع أن يركب معهم قارب النجاة الذي انقلب وأصبح الجميع يسبحون في الماء. ومن بين خمسة وثلاثين بحارا لم ينج إلا ١٣ بحارا، وجدوا في طريقهم حبلا مدلى من سفينة صغيرة إيرانية كانت تبحر بالقرب منهم فأمسكوا به وكان منهم النهام سعد العبجل. ولم ينج بلال الصقر ومات مع رفاقه بحرا، فقد أبحر «الوسمي» هو ومن فيه إلى قاع البحر في ذلك الجزء من بحر العرب. وتم إنقاذ البحارة الثلاثة عشر ورجعوا على ظهر السفينة الإيرانية الصغيرة إلى بومباي حيث كان في استقبالهم ثنيان وغيره من تجار الكويت. ويذكر النهام سعد العبجل أن ثنيان استقبلهم قائلا وهو يبكي «ليت كل مالي وحلالي ضاع وسلمتم جميعا.. إنه قضاء الله». وكان ذلك في ٨ مايو من عام ١٩٤٣.

وأما الأستاذ علي عبد الرسول فيقول إنه كان يصنع بوما آخر اسمه «اليارديلة» عندما جاءه الخبر بأن «الوسمي» غرق وأن أخاه عيسى لم يكن من الناجين. عندها لم يكن في وسعه سوى ترك العمل والبكاء على أخيه وعلى «الوسمي» الذي أمضى ثلاثة شهور يصنعه لوحا بعد لوح.

ويضيف قائلا إنه كلما تذكر «الوسمي» والنوخذة بلالا وأخاه عيسى وباقي البحارة والسفينة التي ركبوها ضاق صدره وحزن لأنهم رجال أوفياء.

بيان

هي سفينة للتاجر محمد ثنيان الغانم حمولتها حوالي ٣٠٠٠ من، قام بقيادتها النوخذة محمود بن نخي عددا من السنين، وكان معه نوخذا شراع غلوم حسن قبازرد الذي روى للكاتب حادثة وقعت لهم خلال قيادتهم لهذه السفينة عام ١٩٣٩. فقد عثروا على الحمولة التي كان «بوم ولد الخال» ينقلها حين ضربته غواصة بالقرب من الساحل الهندي الغربي، وكان رأي الجميع (ماعدا النوخذة) أن يأخذوا هذه الحمولة، فإذا عثروا على أصحابها سلموهم نصف هذه الحمولة، وهذا هو قانون البحر. ولكن النوخذة محمود بن نخي رفض أخذ أي من هذه الحمولة، فلما أصر البحارة ونوخذا الشراع على أخذ هذه الحمولة شكاهم عند بعض النواخذة الكويتيين، وترك قيادة هذه السفينة للنوخذة غلوم قبازرد، وعاد إلى الكويت راكبا على سطح «الداو» الذي كان بقيادة النوخذة عبد الوهاب القطامي.



إلى أعلى: سعد العبجل، نهام «الوسمي» في أواخر سنوات حياته

المثنى

سفينة قام بصنعها الأستاذ علي عبد الرسول، ومع أنه صنع الكثير من سفن الكويت مثل «الوسمي» و«اليارديلة» و«فتح الخير» وغيرها إلا أن «المثنى» هو من أكثرها شهرة وأفضلها صنعة.



فبعد أن أتم الأستاد علي عبد الرسول بناء البوم «فتح الخير» عام ١٩٣٨ للتاجر محمد ثنيان وأخيه ثنيان الغانم، أراد التاجر عبد اللطيف بن محمد ثنيان أن تكون له سفينة من نوع البوم السفّار، فطلب (في أوائل عام ١٩٣٩) من وكيله النوخذة عبد العزيز المشعل أن يتباحث مع أحد صناع السفن بشأن صنع سفينة له. وبالفعل فقد اتصل النوخذة عبد العزيز بصانع السفن علي عبد الرسول وطلب منه صنع سفينة من نوع البوم ذات صفات ملاحية معينة (سلكه في البحر)، وأخبر الأستاد علي أن لديه قاعدة (بيص) وكمية كافية من الأخشاب. وبدأ العمل في صنع السفينة أمام منزل التاجر أحمد العبد الله الصقر على اليسرة بالقرب من المستشفى الأميركاني. وبدأ جسد «المثنى» يأخذ شكله النهائي، وجاء الوقت لكي تربط الشلامين (الأضلاع) الداخلية للسفينة بالقاعدة. ولما كانت الأرض تحت قاعدة السفينة صخرية فقد أصبح أمرا شاقا وعسيرا حفر الحفر فيها تحت القاعدة لكي يمكن ربط الأضلاع بالقاعدة. وتم إنزال السفينة إلى البحر (في نفس العام الذي صنع فيه بوم القضيبي المعروف باسم «رشيد»).

مواصفات المثنى :

يبلغ طول قاعدة «المثنى» ٤٣ ذراعا (٦٥ قدما) عرضه ١٧ ذراعا واتفاع سطحه عن القاعدة (الغزر) حوالي ٧ أذرع. وهذا ما يجعل مقدرته على الحمل تقارب ٣٠٠٠ منٍّ من التمر. وأما طول صاريه الكبير فحوالي ٦٥ قدما وهو أكثر ميلانا للأمام عن المعتاد. ويصف «المثنى» السكوني غلوم قبازرد بأنه «محمل حلو، سلوك وسريع ومنشور من أعلى»، كما يصفه أستاده علي عبد الرسول بأن حملته كاشفه، وأنه سفينة جيدة عند الإبحار ضد اتجاه الرياح، وأن عمودها الخلفي (ميل تفر) يميل أكثر من المعتاد (٨ أخنان الأربع) أو «سايح»، وهذا ما جعل السطح العلوي (النيم) أكثر اتساعا من أية سفينة في حجمه. وأما ميل صدر فيميل بزاوية تعادل تسعة أخنان وربع كما أن



التاجر عبداللطيف بن محمد ثنيان الغانم

انتشار مقدمته يجعله يحمي نفسه من الأمواج وينشرها جانبا ولا يسمح لها بالركوب فوق السطح. وأما تكاليف صنع المثنى فقد بلغت ١٥ ألفا من الروبيات الهندية.

رحلات المثنى

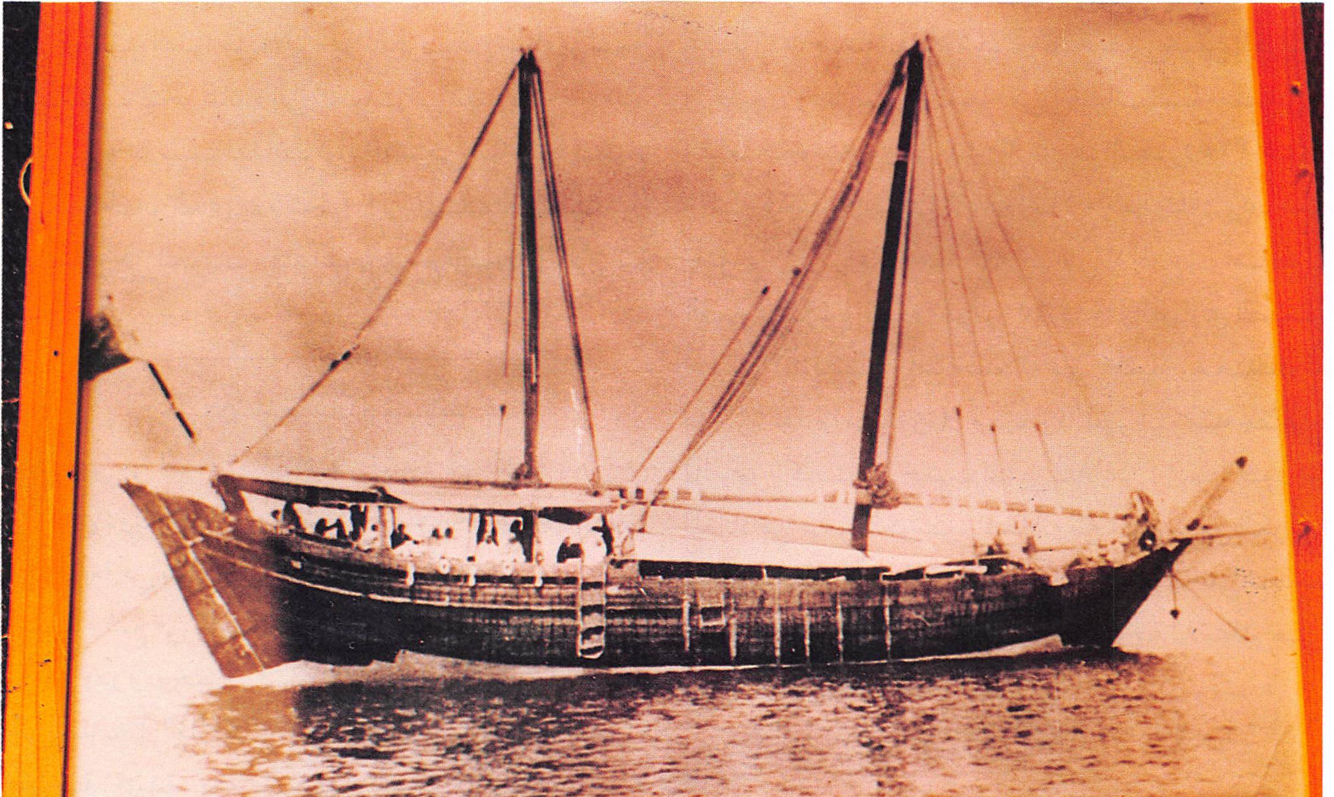
تسلم قيادة «المثنى» في أولى رحلاته النوخذة عبد العزيز المشعل، وكان ينقل التمور من البصرة إلى الهند واليمن ويعود محملا بالأخشاب. وفي إحدى السنوات وبينما كان النوخذة عبد العزيز يقود «المثنى» عائدا إلى الكويت اصطدم بإحدى الشعاب المرجانية بالقرب من جزيرة مصيرة العمانية وأحدث ذلك شقا في مقدمته. ولكن البحارة عملوا جاهدين لسد الفتحات حتى لا يدخل من خلالها الماء إلى جسد السفينة. وتم الوصول إلى الكويت بسلام.



وفي الكويت شاهده صانعه الأستاد علي عبد الرسول ومقدمته فاتحة فاها، فبدأ العمل على إبدالها بأخرى جديدة. ولكن ذلك لم يكن بالعمل السهل أو اليسير. فقاعدة «المثنى» جديدة، والمسامير المثبتة فيها لا يمكن قطعها بسهولة، ولكن بعد حوالي عشرين يوما متصلا استطاع القلاليف (منهم حسن عبد الرسول وجاسم عبد الرسول) بقيادة الأستاد علي عبد الرسول أن يستبدلوا بقاعدة «المثنى» أخرى جديدة، بعد أن بحثوا طويلا عن القاعدة الجديدة ووجدوها عند النوخذة عبد اللطيف العثمان فاشتروها منه.

وبعد أن ترك النوخذة عبد العزيز قيادة «المثنى»، تسلم قيادته النوخذة عيسى العسعوسي خمس سنوات متصلة، ويروي علي العسعوسي ابن النوخذة حسين العسعوسي أنه كان مع عمه عيسى عندما كان بقيادة «المثنى»، وأنهم خرجوا من «كوجين» على الساحل الغربي للهند متجهين إلى عدن، وكان الوقت آخر الموسم، وما إن وصلوا عدن حتى علموا أن غواصة ألمانية ضربت سفينة من سفن أهالي قطر أو عمان وأغرقتها (كان ذلك خلال الحرب العالمية الثانية) ولم ينج من ركابها سوى ١٢ بحارا، والباقي شوهدت أجسادهم بالقرب من سواحل جزيرة سقطره. وتم نقل الأحياء منهم على سطح «المثنى» إلى عدن. ويضيف النوخذة علي قائلا إن «المثنى خوش بوم». وأما النوخذة بكر البكر فيروي أنه شاهد «المثنى» ذات يوم في ميناء مطرح في عمان، وكان بحارته ينظفون أسفله (يقولبون)، وركب على سطحه العلوي ووجده واسعا «كأنه ديرة».

وفي السنة نفسها التي غرق فيها النوخذة بلال الصقر (طبعة بلال ١٩٤٣) كان المثنى تحت قيادة النوخذة يوسف ابن عيسى القطامي، وخرج من الهند في الوقت نفسه الذي خرج فيه بلال وأصابه الطوفان نفسه (العاصفة) ولكن «المثنى» استطاع أن يبتعد عن الساحل الهندي ويصبح



إلى أعلى: البوم «المثني» راس في أحد الموانى في الأربعينات من هذا القرن.



مبحرا في بحر العرب، وهذا ما جعله ينجو من تلك العاصفة. كما أن النوخذة علي بن نخي تسلم قيادة «المثنى» لعدد من السنين، وفي النهاية بيع «المثنى» على أهالي ميناء كنج بمبلغ ٤٥,٠٠٠ روبية. ويذكر النوخذة الكنجي عبد الرحمن بابو للمؤلف أن هذه السفينة انقلبت على أحد جانبيها قبالة الساحل الصومالي، ولم يستطع نوخذاها (من ميناء كنج) إنقاذها فغرقت، ولم يسلم منها سوى «صواريها وفرامنها».

لقد كانت نهاية محزنة لسفينة هي في الواقع واحدة من أفضل عشرين سفينة من نوع البوم السفّار صنعت في الكويت.

طرّاد

سفينة أخرى من نوع البوم السفار صنعت للتاجر عبد اللطيف محمد ثنيان الغانم. كانت في عام ١٩٤٧ بقيادة النوخذة سليمان عبد اللطيف العيسى حين اعترضتها أحد زوارق خفر السواحل الإيرانية بالقرب من ميناء بوشهر حيث كانت تبحر عائدة إلى الكويت من الهند، فأخضعتها للتفتيش، مما سبب لها أضرارا، فاشتكى صاحبها للشيخ أحمد الجابر الذي رفع شكواه إلى المعتمد السياسي البريطاني في الكويت، فتم التحقيق مع السلطات الإيرانية بشأنها.

رشيد

ليس من الممكن ذكر أشهر السفن في تاريخ الكويت البحري دون ذكر البوم «رشيد» وصفاته ومميزاته، وليس من المبالغة في شيء أن نقر أن صانعه الأستاد محمد بن عبد الله قد وضع في تصميمه وبنائه كل ما في صناعة السفن من فن وذوق وخبرة. لن تجد أحدا يذكر «رشيد» بعيب، ولن تجد بحارا واحدا لا يثني عليه وعلى جماله وصفاته الملاحية الجيدة. يكفي أن يقول التاجر والنوخذه محمد ثنيان الغانم عندما شاهده راسيا في شط العرب لقبطانه صقر القضيبي «هذا مو بوم.. هذا منور» بعد أن أخذ يطوف حوله متعجبا من جماله وهيئته.

صنع «رشيد» في سنة ١٩٣٨ في الحي الشرقي من مدينة الكويت مقابل منزل صاحبه أحمد القضيبي من نواخذة الكويت، فبعد الانتهاء من صنع بوم «ولد غيث» طلب النوخذة أحمد القضيبي من محمد بن عبد الله الأستاد أن يصنع له سفينة من نوع البوم. وبدأ العمل، وأخذ أحمد القضيبي يمد القلاليف بالأخشاب وكذلك بالوجبات اليومية التي كان الأستاد محمد بن عبد الله يتذكرها حتى عام ١٩٨٥. وتم العمل بعد ثلاثة أشهر وبدا «رشيد» سفينة من نوع البوم ذا شأن لكل من شاهده واقفا على «طعومه». وقبل إنزاله إلى البحر بأيام توفي النوخذة أحمد القضيبي.

مواصفات رشيد:

يعتبر «رشيد» أفضل سفينة صنعها الأستاد محمد بن عبد الله، كما أنه بلا شك أحد أفضل سفن الكويت والخليج. وقد صنع «رشيد» من أخشاب الساج الهندي، وتبلغ حمولته حوالي ٣٠٠٠ منٍّ من التمر (٢٢٥ طنا)، وطول قاعدته حوالي ٤٣ ذراعا (٦٥ قدما)، وعرضه حوالي ١٧ ذراعا وعمقه حوالي ٧ أذرع، وأما طول الصاري الكبير فيبلغ حوالي ٦٥ قدما والصاري الصغير حوالي ٤٢ قدما. وأما حملاته فهي طويلة ومعتدلة وله مؤخرة مدببة (محفورة). ويجدر بالذكر أن خشبة القاعدة (البيص) كانت من خشب المنتيي بدلا من الجنقلي كما هو المعتاد في سفن الكويت، كما أنه من أكثر سفن الكويت ثباتا على سطح الماء لدرجة أن بحارته يرفعون على سطحه الصاري الكبير وهو شبه خال دونما حاجة للانتظار حتى يكتمل شحن نصفه بالأحمال.

رحلات رشيد:

قاد النوخذة صقر القضيبي «رشيد» في أول



رحلاته، وكان صقر قد قاد سفينة أصغر من «رشيد» قبل ذلك يساعده النوخذة رجب الخارجي. وترك «رشيد» الكويت إلى البصرة ثم إلى الهند وعاد بعدها إلى الكويت منهيا رحلته الأولى بنجاح. فكان إذا وقف «رشيد» على الساحل أمام منزل أصحابه جاء النواخذة لرؤيته والإعجاب بجماله وحسن تصميمه. حتى أستاده محمد بن عبد الله يروي للمؤلف أنه كان يأتي مرارا لرؤيته والتمتع بجماله. واستمر «رشيد» في رحلاته، ولم يترك أيا من الموانى الهامة في الهند أو اليمن أو ساحل أفريقيا الشرقي إلا وأبحر تجاهه. وكان دائما بقيادة قبطانه صقر، حتى عندما ذهب إلى دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا حيث أخشاب المنجروف (الجندل). ولعل منظر «رشيد» راسيا في تلك «الخيران» بين الأشجار وفرسان البحر والتماسيح، ومن فوقه الحيوانات والطيور، وضوء القمر ينعكس حوله على صفحات الماء الهادئ، لمن الصور التي لا يستطيع الإنسان وصفها بالكلمات.

وفي إحدى رحلات «رشيد» إلى الهند كان بالقرب من جزيرة «سلامة» في خليج العرب عندما شاهد السفينة المعروفة «بالمصفى»، فحاول اللحاق بها، وأمر النوخذة صقر برفع الأشرعة جميعها على «رشيد»، ولم يأت الظهر حتى لحق «رشيد» «بالمصفى». ولكن ذلك لم يستمر طويلا إذ أن «المصفى» ليس من السفن التي يسهل اللحاق بها أو التغلب عليها، كما أن الرياح بدأت تهب بقوة فانقطع فيها حبال أحد الأشرعة المرفوعة فوق «رشيد» فاضطر قبطانه إلى أن يستبدل بالشراع الكبير آخر أصغر منه. ولم ينفع ذلك كثيرا فاضطر بحارته لرفع الجيب وهو أصغر الأشرعة وظلوا طوال الليل «مدبرين» حتى هدأت العاصفة، واستمروا في سيرهم. ولكن «المصفى في ذلك الحين كان قد اختفى عنهم وعليه قبطانه النوخذة عبد الرحمن العماني.

وفي رحلة أخرى كان «رشيد» ينقل التمور بالإضافة إلى ١٤ حصانا عربيا في طريقها إلى الهند. فقد صفت هذه الخيول على سطح السفينة بحيث تكون مؤخرتها مقابلة للبحر، ووضع حاجز بين كل حصان وآخر وعريش فوقها. وبينما كان «رشيد» مبحرا بالقرب من جزيرة سلامة (بالقرب من مضيق هرمز) هبت عليهم ريح شديدة تدعى «دباوي»، فأنزل الشراع الكبير، ولم يرفع سوى «التركيت»، وكانت الرياح تصفر والماء يندفع إلى سطح السفينة، والخيول تصهل وتضرب السطح بحوافرها، والبحارة في حركة دائمة ينزفون الماء ويحاولون إنقاذ سفينتهم حتى هدأت الريح، واستمر «رشيد» في سيره نحو ميناء كراتشي.

أما منظر «السائسين» الاثنين اللذين ركبا معهم من البصرة للعناية بالخيول، فقد كان منظرا يبعث على الشفقة، حيث كانا خلال العاصفة يزحفان على أيديهما وأرجلهما، وهما يستغيثان: «الشيال» (الدقل) انكسر شنروح بيه. وينك يا محمد.. يقولون أنك تظهر في يوم الحشر، احضر يا محمد.. هسا اليوم عندنا حشر». يروي يوسف القضيبي هذه الحادثة للمؤلف ويتذكر أنه وبعد أن هدأت العاصفة واستبدلوا الصاري المكسور بآخر وهو «الدستور»، اتجهوا إلى كراتشي، وجلس الجميع يحمد الله على السلامة، ويروي النوخذة صقر للمؤلف أن أحد «السائسين» جاء إلى السطح العلوي حيث كان يجلس النوخذة صقر ورمى غطاء رأسه (الجراوية) على السطح قائلا له «هذا إلكم يا أهل الكويت، والله أنتم أبطال.. والله لو عادلوني بالذهب والماس ما أروح البحر مرة ثانية.. مادريت أن البحر هيج.. كنت أظن أن البحر مثل الشط (شط العرب) تروح مع المدة وترجع مع المدة».

لكن النوخذة صقر رد عليه قائلا: لو كنا كسالى لمتنا في بلدنا من الجوع، لكننا نكافح من أجل العيش، فإذا لم يحالفنا الحظ فيكفي أثناء استجبنا لداعي العمل». ولقد كانت هذه الرحلة في حوالي العام ١٩٤٤.



خدم «رشيد» في النقل الشراعي الكويتي ما يقارب ٨ سنوات، وكانت آخر رحلة له تلك التي قاده فيها النوخذة صقر من الكويت إلى الهند، ثم من الهند (بومباي) إلى ساحل أفريقيا الشرقي (زنجبار). فقد قطع المسافة ما بين ساحل الهند وساحل الصومال (جنوب مقديشو) في عشرة أيام، وهذا أقصر زمن ممكن لقطع تلك المسافة. ولم يكن النوخذة صقر قد زار السواحل الأفريقية من قبل، ولكنه تمكن بكل ثقة ودراية دخول ميناء زنجبار حيث بقي فيه أياما معدودة، ثم استمر جنوبا حتى وصل إلى دلتا الروفيجي (خيران سمبا أورانجا) حـ ث شحن سفينته «باجندل» وعاد إلى زنجبار، حيث انتظر بوب الرياح الموسمية الجنوبية (السهيلي)، ثم أبحر إلى مسقط ثم إلى الكويت. وكان ذلك في حوالي العام ١٩٤٥ حيث ترك النوخذة صقر السفر وعمل في وظيفة مرشد بحري في شركة نفط الكويت. أما «رشيد» فقد بيع إلى أحد النواخذة من ميناء كنج الإيراني بمبلغ ٤٠,٠٠٠ روبية. وفي احدى رحلاته بقيادة نوخذاه الجديد اصطدم بأحد الشعاب المرجانية وغرق البوم «رشيد».

قابلت النوخذة صقر القضيبي في منزله، ولما ذكرت له «رشيد» أطلق حسرة من القلب على فقدان سفينته هذه، وأسف لأنه لم يحتفظ بها ولا حتى بصورة تذكره بها، وأخذ يردد «رشيد.. رشيد.. حسافة (ياحسرة) على رشيد.. جبيل وسريع، حتى «المهلب» لم يستطع اللحاق برشيد، لقد كان مثل البنت في ليلة عرسها».



النوخذة صقر غانم القضيبي قبطان البوم «رشيد»

المصفى

إذا كنت تبحث عن سفينة كويتية من نوع البوم متوسطة الحجم، جميلة المنظر، جيدة الصنع كاملة الأوصاف، تخلو من العيوب، فسوف تجدها في «بوم المصفى»، ولن تعجب كثيرا إذا عرفت أن صانعه هو الأستاد الكبير محمد حسين بوعليان.

صنع «المصفى» لجاسم وعبد الله العماني، وهما تاجرا سفر وغوص كويتيان معروفان. وقد كان هذان الأخوان قد انتقيا الأخشاب اللازمة لهذه السفينة من ساحل الهند بعناية فائقة، لذا فكل لوح وشلمان داخل في صناعتها كان أحسن مايمكن الحصول عليه، لذا سمي «بالمصفى» أي الذي اختير له أحسن ما كان موجودا من الأخشاب، وكانت جميع هذه الألواح من خشب الساج الهندي.

مواصفات السفينة:

يذكر «المصفى» دائما على لسان النواخذة والبحارة الكويتيين. ولن تجد اثنين يختلفان على أنه من السفن الجميلة جدا ومن أحسن ما أنتجت الكويت من سفن. يقول عنه صانع السفن علي عبدالرسول إن المصفى «.. حلو.. حلو.. دروزه زينه، حملاته حلوه، صاطوره، الحياب، الجلد الحلو (مؤخرة السفينة) وألواحه واقفة عواليه حلوه، سريع، وإذا طرح في البندر كأنه مركب.. محمل ما عليه قاصر، كامل.. كأنه حصان عربي أصيل». وأما النهام فيروز الياقوت فيقول: أن «المصفى» حلاوته لا تكاد توصف.

صنع المصفى في أوائل الأربعينيات، ويبلغ طول قاعدته حوالي ٤٣ ذراعا (٦٥ قدما) وعرضه حوالي ١٧ ذراعا (٢٦ قدما)، وعمقه حوالي ٧ أذرع (١١ قدما)، وأما



حمولته فتقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ (أي حوالي ٢٢٥ طنا). وأما الألواح فهي مركبة بعضها على بعض بعناية فائقة لدرجة أنها تكاد تخلو من الفراغات بينها. لذا فقد كان في الإمكان جمع ما يعادل عشرة صفائح كبيرة من «الدبس» أو عسل التمر من جوفه بعد كل سفرة يقوم بها من البصرة إلى الهند. ومع أن محمد حسين قد صنع الكثير من السفن المحكمة الصنع والجميلة المنظر مثل «السليماني» «وبوم النجدي» وغيرها، إلا أن «المصفى» كما يقول الأستاذ علي عبد الرسول أجملها على الإطلاق.

رحلات المصفى :

أول من تسلم قيادة «المصفى» النوخذة عبد الرحمن العماني، وكما هي العادة، فقد ذهب إلى البصرة لحمل التمور إلى الهند، وبعدها عاد محملا بالأخشاب الهندية من ساحل الملبار. واستمر «المصفى» في خدمة النقل البحري الكويتي لمدة تقارب اثنى عشر عاما، كان خلالها يستعرض جماله وأصالته أمام الكثير من سفن الكويت وبحارتها. ومما هو جدير بالذكر أن «المصفى» كان مع مجموعة من خشب الكويت من بينها السفينة المشهورة «رشيد» قرب جزيرة سلامة في الخليج، ولم يستطع «رشيد» على ما يتمتع به من جودة الصنع وجمال المنظر أن يلحق «بالمصفى» إلا بعد جهد كبير. وكما قام بقيادته النوخذة حسين العماني وكذلك النوخذة أحمد العماني، كذلك قام بقيادة هذه السفينة النوخذة المعروف أحمد الطعان.

بعد ذلك بيع المصفى عام ١٩٤٧ إلى النوخذة أحمد ابن رضوان بمبلغ ٤٩ ألف روبية هندية، وكان السفر آنذاك عامراً. وكان آل رضوان أهل بحر وسفر وتجارة، فاستخدموه في تجارتهم مع الهند. وكان أن وضعوا به نوخذة جعدي (أي استأجروا أحد النواخذة من أهالي كنج). وكان على يد هذا النوخذة نهاية «المصفى»، فقد تعرض لعاصفة في البحر (طوفان) عام ١٩٤٨، ولم يستطع أن ينقذ سفينته فغرقت.

سألت الأستاذ علي عبد الرسول كيف كان شعور الأستاذ محمد حسين بعد أن علم أن «المصفى» قد غرق، فأجاب: «كيف لا يحزن محمد حسين لفقدان «المصفى»، لقد تعب في صنعه.. لابد أن يحزن».

بوم بستان

كان حجي مكي الجمعة والأستاذ أحمد بن سلمان قد أوصيا الأستاذ محمد حسين بصنع سفينة لهما ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٠٠٠ منّ (١٥٠ طن)، ولكن هذه السفينة فقدت، مما أصاب حجي مكي بالإحباط، ولكن حجي أحمد قال له إن المسألة بسيطة، وأنه سوف يوصي الأستاذ محمد بن عبد الله أن يصنع سفينة أخرى عوضا عن السفينة المفقودة (كان حجي أحمد آنذاك مشغولا ببناء العديد من السفن)، وكان أن صنع البوم بستان نتيجة لذلك في حوالي سنة ١٩٤٩ في عمارة شملان في الحي الشرقي للمدينة.

يعتبر «بستان» نسخة عن البوم المعروف «رشيد» والذي صنعه أيضا الأستاذ محمد بن عبد الله، فهو في مثل حجمه (٣٠٠٠م)، وحملاته مثل «رشيد» وجماله وحلاوته وأطباعه كلها تتساوى مع البوم «رشيد»، كما أنه سفينة سريعة وذات أطباع جيدة في البحر، كما بلغ طول قاعدة «بستان» حوالي ٤٣ ذراعا (٦٥ قدما).

رحلات «بستان»

لم يكتب لهذه السفينة الجيدة أن تخدم طويلا في النقل البحري الكويتي، فقد حدث لها ما لم يكن بالحسبان، وانتهت نهاية أليمة، وحزن عليها الكثيرون.

تسلم قيادة هذه السفينة في أولى رحلاتها النوخذة يوسف عبد اللطيف العيسى، وكان يحمل ذهبا إلى الهند، ولكن السلطات منعت الذهب فاضطر النوخذة يوسف



لدفع غرامة للحكومة الهندية تقدر بحوالي ٢٤,٠٠٠ ألف روبية. وعاد إلى الكويت محملا بالخامات والأقمشة الهندية، ولكن في طريقه وقف في مسقط وحمل كذلك الفحم والليمون الجاف والدهن وغيرها من الضروريات، وأبحر صوب الكويت. ولما وصل إلى الكويت اشترى البضاعة التي كان يحملها «بستان» أحد التجار اليهود، واستأجر سفينة لتنقل هذه البضائع إلى البصرة. وتم بالفعل نقل هذه البضاعة على السفينة الأخرى التي رست بالقرب منها وحملت الخام والأقمشة وتركت على ظهر السفينة «بستان» الفحم والليمون والدهن، ثم أبحرت في طريقها إلى البصرة.

وفجأة اشتعلت النيران في السفينة «بستان»، وتصاعدت ألسنة اللهب، وبدأت الحبال تتقطع، والصاري يحترق حتى هوى على السطح، وتناثر الفحم المحترق والليمون، وزادت الدهون اللهب اشتعالا «وبستان» يستغيث ولا أحد يعرف سبب الحريق، ولم يكن في الإمكان عمل شيء لإنقاذه. وأصبح «بستان» يسبح وهو يحترق وكأنه إنسان يحاول الفرار من الجحيم الذي أطبق عليه، والناس على الساحل واقفة تراقب بدهشة ما يحدث. وحاول «التك» التابع للميناء عمل شيء لإنقاذ «البستان»، ولم يستطع، واستمر الفحم يحترق في جوفه يومين وليلتين. ويصف البحار نجم العبد الله للكاتب المنظر قائلا: «لقد فوجئنا بالسفينة تشتعل، وهي آتية نحونا مشتعلة.. جاءنا مسمر، ولم تهدأ النيران حتى قضت على كل ما فيه وتركته حطاما متناثرا في عرض البحر. وجاء بحارته يبكون على سفينتهم ولم يكن هناك فائدة من البكاء». وهكذا كانت نهاية هذه السفينة.

الأصفر

قد لا يكون «الأصفر» (أو بوم ابن خميس) أفضل سفينة صنعها الأستاذ عبد الله بن محمد (فقد صنع بوم تيفوني حمولة ١٦٠٠من، الذي يعتبر أفضل ما صنع من السفن)، ولكن «الأصفر» هو أشهر سفينة صنعها هذا الأستاد على الاطلاق. ويدل اسمه «الأصفر» على لون ألواحه التي كانت تمتاز بصفار غير عادي وذلك لأنها من خشب الساج المعروف بالجبلي الذي يمتاز بلونه «الأصفر» الجميل.

صنع «الأصفر» لعائلة ابن خميس، وكان براك بن خميس هو الذي اشترى الأخشاب من الهند وأرسلها إلى الكويت. وقد اكتسب «الأصفر» شهرة كبيرة حيث إن بعض النواخذة في الكويت كانوا يذهبون لرؤيته وهو راس في النقعة عندما كان في الكويت. وكان أهله يعتنون بنظافته وصيانته حتى أصبح منظره في مخيلة الكثير من رجال البحر الكويتيين حتى اليوم.

مواصفات الأصفر

صنع «الأصفر» قبل عام ١٩٣٨ (سنة المجلس) في نقعة بن خميس في حي الشرق، وأما حملاته فهي ليست من النوع الطويل أو «المستاق» وإنما تبدو متكاملة في الوسط وتضيق باتجاه المقدمة والمؤخرة، ولم يعرف عند أهل البحر بسرعته المميزة. ومقدمته متوسطة الاتساع أما مؤخرته فهي متروسة، «حيابه» مدور. ويتميز «النيم» بأنه واسع على خلاف العادة مما يوفر مساحة كبيرة للاستعمال. وتقدر حمولة «الأصفر» بحوالي ٣٠٠٠ من من التمر، وقد بلغت تكاليف صنعه حوالي ٢٠ ألف روبية، وكان إنزاله إلى البحر عن طريق استلقائه على أحد جانبيه وليس عن طريق «العجام».

رحلات الأصفر

أول من تسلم قيادة «الأصفر» النوخذة علي بن خميس، وكان «الأصفر» يشحن التمر من شط العرب إلى



الهند أو اليمن ويعود محملا بالأخشاب كما هي عادة سفن الكويت. ولكن بعد موت النوخذة علي بن خميس تسلم قيادة «الأصفر» النوخذة يوسف العلي المهيني. ويبدو أن هذا النوخذة استمر في قيادة «الأصفر» السنين الطوال ينقل التمر والأخشاب من البصرة والهند وساحل أفريقيا الشرقي إلى أن بيع في نهاية الأمر (ربما إلى أحد تجار ميناء كنج الإيراني).

إقبال

تعتبر السفينة «إقبال» التي سميت باسم الشاعر الكبير محمد إقبال، والتي صنعها الأستاذ محمد حسين لعائلة العصفور، من أجمل وأشهر السفن التي صنعت في الكويت، وربما تعتبر «إقبال» من السفن التاريخية كذلك إذا ما أخذ بعين الاعتبار البحار التي قطعتها والموانى التي وصلت إليها، والقباطنة الذين أبحروا بها خلال خدمتها في النقل البحري الكويتي.

مواصفات السفينة :

صنع البوم «إقبال» أمام منزل العصفور في الحي الشرقي في سنة ١٩٤٣ بسعر ٣٠ ألف روبية، وكان طول قاعدته حوالي ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما)، أي أنه في حجم البوم «السليماني» الذي صنعه الأستاذ نفسه. غير أن «إقبال» أقل مقدرة على حمل البضائع من «السليماني»، ويعود السبب في ذلك إلى حملة «السليماني» والتي كانت «مستاقة»، أي على طول القاعدة، بينما يفتقر «إقبال» لمثل هذه الحملة الطويلة، لذا كانت مقدرته على الحمل حوالي ٣٦٠٠ منّ من التمر. غير أن ذلك لا يعيب «إقبال» مطلقا، فصفاته الملاحية جيدة، وتاريخه حافل، وأهل البحر مازالوا يذكرونه بإعجاب وتقدير.

طول القاعدة (البيص) = ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما).

عرض السفينة = ١٧ ذراعا (٢٥ قدما).



النوخذه محمد بن عيسى العصفور قبطان البوم «إقبال»

العمق (الغزر) = ٧ أذرع (١٠ أقدام).

طول الصاري الكبير (العود) = ٤٤ ذراعا (٦٦ قدما).

طوال الصاري (القلمي) = ٢٨ ذراعا (٤٢ قدما).

مساحة الشراع الكبير = ٦٠ شقة.

وأما طول الصاري المخصص لشراع القابية (وهو شراع يرفع فوق الشراع الكبير). فيبلغ حوالي ١٤ ذراعا (٢١ قدما). ويعتبر «إقبال» من السفن القليلة جدا في الكويت التي رفعت فوق سطحها مثل هذا الشراع، والذي ربما استخدمه النوخذة عبد العزيز المشعل كذلك. ويبلغ عدد بحارة «إقبال» ٤٤ بحارا اثنان منهم مختصون برفع شراع القابية نظرا لما يتطلبه ذلك من الجهد والمهارة والخبرة الطويلة.

رحلات إقبال :

لم يكن «إقبال» السفينة الوحيدة التي امتلكتها عائلة العصفور، ولكنه أكبر سفينة صنعت لهم، وعندما أنزلت للبحر لأول مرة لم يكن هنا من شخص يقودها أكثر كفاءة من النوخذة محمد بن عيسى العصفور. ركب النوخذة محمد «إقبال» وأبحر به عبر الخليج وبحر العرب إلى الهند وموانى ساحل أفريقيا الشرقي. وكان «إقبال» في هذه



الرحلات ليس مجرد سفينة للنقل، وإنما بمنزلة المدرسة التي تعلم على سطحها إخوة محمد أساليب الملاحة والإبحار، مثل محمود وجاسم اللذين أصبحا فيما بعد من كبار نواخذة الكويت، وقادا سفنهما إلى معظم الموانى في الهند وأفريقيا. ولقد تسلم قيادة «إقبال» النوخذة محمد ثلاث سنوات متصلة، استخدم خلالها الشراع المعروف باسم «القابية». ويروي النوخذة محمود أنه في إحدى السفرات «لإقبال» حمل ما يقارب ١٨ حصانا عربيا إلى بومباي من البصرة ووصلوا إلى بومباي جميعهم ما عدا حصانا واحدا نفق فرموه في البحر.

ويصف المجدمي فهد الطاروة إحدى رحلاته قائلا: «طلب النوخذة محمد مني رفع الشراع وكان هناك بحارة متخصصون لرفع مثل هذا الشراع الصعب، ولكن لم يكن بد من الاستعداد، وبعد دقائق كان أحد البحارة يتسلق الصاري العود لكي يستعد لرفع الصاري الخاص بالقابية فوقه. وتم رفع شراع القابيه وبدأت سرعة «إقبال» تزداد بحيث أصبح من الصعب على «المهلب» تلك السفينة السريعة والتي كانت تبحر بالقرب منا، اللحاق بنا».

وفي رحلات أخرى قاد النوخذة محمد سفينته «إقبال» إلى ميناء منقلور الهندي وشحن بالقرميد (كبريل) وأبحر غربا باتجاه ساحل أفريقيا الشرقي، ودخل ميناء ممباسا ليلا، وليس ذلك بالأمر الهين على نواخذة السفن الشراعية.

وبعد أن أيقن النوخذة محمد أن إخوته قد تجمعت لديهم الخبرة الكاملة في فنون البحر والشراع، نزل عن «إقبال» وسلمه إلى أخيه محمود وأصبح يتاجر في البضاعة بين الكويت والهند. ولم يخيب النوخذة محمود ثقة أخيه فيه، وقاد «إقبال» إلى الكثير من مواني أفريقيا والهند. ولم يتوقف محمود عند السفر عند دلتا الروفيجي في تنزانيا، بل قاد «إقبال» إلى مواني جديدة. ففي إحدى رحلاته



البوم «إقبال» بالقرب من ميناء ممباسا الأفريقي ويظهر دقل شراع «القابية» في أعلى الصاري العود.

طلب منه السفر من زنجبار إلى أحد الموانئ في موزمبيق لإحضار أكياس السكر من هناك، فرضي وأبحر جنوبا باتجاه موزمبيق، وهو الميناء الذي لم يسبق أن أبحر إليه أي من نواخذة الكويت من قبل. وأبحر «إقبال» وظن بحارته أنهم ذاهبون إلى «بحر الظلمات». ولكن قبطانهم محمود أوصلهم إلى هناك وشحن بأكياس السكر وعاد إلى زنجبار بسلام، فاتحا بذلك صفحة جديدة في تاريخ الكويت البحري، ومضيفا مزيدا من الشهرة للبوم «إقبال» وبحارته.

وفي رحلة أخرى يصف «المجدمي» فهد الطاراوة أحداثها للكاتب قائلا: **كنا في بوم العصفور «إقبال» في ميناء كاليكوت الهندي، وكان الوقت آخر الموسم حيث يتوجب علينا السفر إلى الكويت بأقصى سرعة ممكنة. وكان معنا في «البندر» بوم «طارق» وسمبوك يماني، فتركنا كاليكوت متجهين إلى مسقط، وبعد أن غابت عن أنظارنا مدينة كاليكوت بدأ الهواء يهب بشدة، ولم نستطع الإبحار بواسطة الأشرعة فأنزلناها وأصبح «إقبال» يسير إلى حيث**



تأخذه الرياح (مدبر). وبعد ساعات أصبحنا نسير باتجاه الجنوب إلى حيث خط الاستواء، وبعد ذلك هدأت الرياح تماما وأصبح «كالدهن» لمدة ثلاثة أيام، ولم نستطع خلال ذلك رفع الأشرعة. وأما النوخذة محمود فقد كان يقيس ارتفاع الشمس باستخدام الكمال لكي يعين موضعنا على النالية (الخارطة) والذي كان بالقرب من خط الاستواء حيث الأحوال الجوية السيئة والبحر ممتلئ بأسماك القرش. لكن الرياح عادت فبدأت تهب ثانية. عندها رفعنا ما عندنا من أشرعة واتجهنا شمالا حتى «نتخنا» رأس الحد في عمان. وبعد استراحة يومين في مسقط أبحرنا إلى الكويت، ولما وصلناها كان أول المستقبلين لنا هو النوخذة محمد الذي كان قد سمع عن الصعوبات التي واجهتنا في بحر العرب.

استمر «إقبال» في رحلاته بعد أن نزل عن قيادته النوخذة محمود العصفور، وتسلم قيادته النوخذة علي محمد فرج عام ١٩٥٣ (من نواخذة جزيرة فيلكا الكويتية) ثم قرر أصحابه إدخال محرك في جوفه، فطلبوا من الأستاد محمد حسين إعداد البوم لذلك فأوصى الأستاد علي بن جاسم الصباغة (حين كان يعمل قلافا عنده) الذي ثبت في مؤخرة البوم «كروة» على شكل زاوية قائمة، وهي الإطار الذي يحدد الفتحة التي تدور فيه «فراشة» المحرك، وكان ذلك في أواخر الخمسينيات من هذا القرن.

ولقد روى النوخذة محمود العصفور للمؤلف نهاية هذه السفينة التاريخية على النحو التالي:

كنت قد طلبت من النوخذة (الجعدي) الذي تسلم قيادة البوم أن يحضر معه صندوق أخي محمد الذي كان يحفظ فيه دفاتره وأجهزته الملاحية، حين عودته من الهند، وفي «القبة» في بحر العرب دخل الماء السفينة من خلال فتحة المحرك، ولم يستطع النوخذة والبحارة إنقاذها، فأبحرت إلى قاع البحر ومعها جميع أغراض الأخ محمد.

وهكذا كانت نهاية بوم العصفور «إقبال» الذي أحسن الأستاد محمد حسين صنعه، وأبدع نواخذة العصفور في قيادته في السنوات الذهبية للشراع الكويتي.

تيسير

من السفن التابعة للعصفور من نواخذة الحي الشرقي في الكويت، وقد قام بصنعها الأستاد عبد الله بن راشد وأشرف على بنائها عيسى العصفور، والد النواخذة محمد ومحمود وجاسم العصفور. ولقد بلغ أقصى حمل لهذه السفينة المتوسطة الحجم من نوع البوم ٢٢٠٠ منّ (١٦٥ طنا). ويصفها النوخذة محمود الذي سافر عليها عندما كان شابا يتعلم أصول الملاحة مع أخيه محمد، وصفها بأنها سفينة جيدة جدا، وحملاتها جيدة، وتستطيع الإبحار في عين الريح (تقبل في البوش)، وهي حلوة جدا، كما صنع الأستاد عبد الله بن راشدسفينتين أخريين بعد هذه السفينة «تيسير»، إحداهما لآل الجوعان والآخرى تسمى بوم سيد ياسين، ولكن «تيسير» كان أفضلها صنعا بحسب رأي النوخذة محمود العصفور.

أول من تنوخذ على هذه السفينة رجل يدعى إدريس، وقد كان معه النوخذة محمد، وكان في ذلك الوقت يتعلم منه أصول «التنوخذ» والملاحة. وما أن أمضى بعض السنوات حتى كان «تيسير» بقيادة النوخذة محمد بن عيسى العصفور. ويروي النوخذة محمود، إحدى سفراته على ظهر «تيسير» فيصفها بأنها أطول رحلة قام بها. فقد ركب مع أخيه محمد وحملوا التمر من البصرة حتى كراتشي، ثم أبحروا جنوبا إلى بومباي، وهناك حملوا بعض البضائع إلى عدن. ومن عدن اتجهوا جنوبا إلى زنجبار ومنها إلى دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا، وحملوا أخشاب «الجندل» ومنها اتجهوا إلى الخليج. ويضيف النوخذة محمود أنهم وبعد أن وصلوا إلى الكويت في هذه الرحلة، وجدوا أن سفن الغوص على اللؤلؤ قد ذهبت للغوص بعد أن بدأ



موسمها. وفي سفرة أخرى في «تيسير»، يروي النوخذة محمود أنهم خرجوا في إحدى السنوات من البصرة قبل سفر السفن الأخرى بأسابيع قليلة، ولم ينتظروا حتى «ضربة الأحيمر» وهي ريح عاصفة مهلكة، فلما قاربوا جزيرة خرج الإيرانية، ضرب عليهم الأحيمر فكانت ساعات صعبة حيث ابتل كل ما عندهم من تمر ومؤنة مما حداهم إلى الرجوع إلى الكويت وإصلاح السفينة ثم أبحروا بعدها للهند.

توقف النوخذة محمود بعد ذلك عن السفر على هذه السفينة وأصبح معلما (في بوم نايف) ثم نوخذا حتى تسلم قيادة سفينتهم «إقبال» التي وصل بها إلى ميناء موزمبيق.

أسامة

بعد سنوات من العمل نوخذه على بوم للتاجر عبد المحسن الناصر الخرافي، طلب النوخذة جاسم عيسى العصفور من الأستاد محمد حسين (الذي سبق أن صنع لهم بوم العصفور «إقبال») أن يصنع له سفينة خاصة به، فجاء البوم «أسامة» سفينة جيدة ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٢٠٠ منّ، وكان ذلك في عام ١٩٤٦.

ركب النوخذة جاسم في قيادة هذه السفينة في ذلك العام، وكانت رحلاته متعددة، منها إلى ساحل الهند الغربي، حيث ينقل التمور إليه ويعود محملا بالأخشاب. ففي عام ١٩٤٧ كان «أسامة» في رحلة إلى الهند عاد منها محملا بالأخشاب المختلفة، وكان قيمة النول (رسوم الشحن) حوالي ١٥,٠٠٠ روبية.

وفي رحلات أخرى وصل النوخذة جاسم في سفينته هذه إلى دلتا الروفيجي حيث شحن البوم «أسامة» بالأخشاب (الجندل) وباعها في الكويت. ولكن ما أن أطلت الخمسينيات حتى اضطر النوخذة جاسم إلى ترك السفر والعمل في التجارة في الكويت فباع سفينته هذه.

فتح الرحمن

في عام ١٩٣٩ طلب النوخذة عبد اللطيف سليمان العثمان من صانع السفن الأستاد حسين بن منصور أن يصنع له سفينة من نوع البوم السفار، فجاءت هذه السفينة كسابقتها «تيسير» والتي صنعها هذا الأستاد من قبل، كأحد أفضل خشب الكويت، فقد بلغ حمل هذه السفينة حوالي ٤٠٠٠ منّ، وقد أعجب بها الأستاد علي عبد الرسول ومدحها وأثنى على أستادها حسين بن منصور.

تسلّم قيادة هذه السفينة النوخذة أحمد عبد اللطيف العثمان الذي روى للمؤلف هذه الحادثة التي مرت عليه حين كان على قيادة هذه السفينة في سنوات الحرب العالمية الثانية (عام ١٩٤١).

أبحرنا من ميناء «كوة» الهندي في طريقنا إلى بر عمان، وكنا عدة سفن منها «الداو» بقيادة النوخذة عبد الوهاب بن عبد العزيز القطامي وأنا في سفينتي «فتح الرحمن»، وبوم محمد الجار الله وسفينة لنوخذة من أهالي قطر يدعى محمد ولد الخال. وبعد مسير حوالي ٥ ساعات أظلم الوقت، وشاهدنا بوم بن جار الله وبوم ولد الخال في اتصال مع بعضهما البعض من خلال الإشارات الضوئية فظننت أنهما يودان العودة إلى ساحل الهند بعد أن اشتدت عليهم الريح نظرا لصغر سفينتيهما، فلم نهتم بأمرهما كثيرا وتابعنا مسيرنا. ولكن بعد مدة اتضح لنا الأمر، فقد كان هناك غواصة (ألمانية أو يابانية) تراقبهم وهم يتصلون مع بعضهم البعض عن طريق الإشارات الضوئية، وبعد فترة كانت تسير تحت سطح الماء بين السفينتين، حتى ظهرت لهما وأطلقت عليهما النار فأغرقتهما، وركب البحارة في قارب «الماشوه» ووصلوا (عن طريق التجديف) إلى بلد شمال ولاية «كوة». وهناك أخبروا المسؤولين بما جرى لهم. أما نحن فلم نعرف عن هذه الحادثة إلا بعد وصولنا إلى مسقط، ولقد عرفت هذه الحادثة بطبعة ولد الخال.



استمر النوخذة أحمد العثمان في قيادة سفينته «فتح الرحمن» حتى عام ١٩٥١ حين باع سفينته إلى أحد النواخذة من خور فكان، وكان الواسطة بينهما النوخذة راشد العسعوسي، فبيعت بمبلغ ٧١,٠٠٠ روبية. ولقد استخدم النوخذة الجديد هذه السفينة سنتين وفي الثالثة كان يحمل بضاعة من شط العرب، وقد وضع في «فتح الرحمن» محركا لدفعه بدلا من الشراع. ولما أبحر من شط العرب وأصبح بالقرب من ميناء بوشهر الإيراني دخل هذه السفينة الماء ولم يستطع بحارتها إنقاذها فغرقت هذه السفينة الجيدة عام ١٩٥٣.

كما امتلكت عائلة العثمان السفن التالية من نوع البوم السفار:

- **«فتح الكريم»**: وهو في الأصل للنوخذة عبد العزيز العثمان، وقد قام بقيادته النوخذة أحمد السبيعي لمدة ٣ سنوات، وكان يعمل في خدمة النقل الشراعي الكويتي في عام ١٩٢٨.

- **«العثماني»**: وهو للنوخذة والتاجر عبد الوهاب عبد العزيز العثمان، وقد قام بقيادته النوخذة صالح المهيني عام ١٩٤٣، كما قام بقيادته النوخذة يعقوب بشارة، وتبلغ حمولته ٢٦٠٠ منّ.

الكمانة

قد يبدو اسم هذه السفينة غريبانوعا ما، ولكن هناك سببا حدا بالبعض إلى إطلاق هذا الاسم على هذه السفينة التي قام بصنعها الأستاد حمود بن بدر، والتي لا يمكن وصفها بأنها من أحسن ما صنع هذا الاستاد من سفن. فمؤخرة هذه السفينة (التفر) عريضة ومستديرة مثل (البرميل)، وهذاما جعل البعض يطلق هذا الاسم عليها.

صنع هذا البوم للنوخذة عيسى بورحمة، وهو ذو حمولة تقدر بحوالي ١٨٠٠ منّ (١٣٥ طنا)، قبل أن يتم صنع البوم «حولي» للعسعوسي، وطول قاعدته حوالي ٣٦ ذراعا (٥٤ قدما)، ولقد زيد من ارتفاعه حتى أصبحت حمولته ٢٠٠٠ منّ (١٥٠ طنا). وأما حملاته فهي نازلة كثيرا (طايحة وايد). كما أنه غير سريع (يطبش في مكانه). وكان نتيجة لمؤخرته غير الجيدة يحتاج إلى «سناد» أي إمساك بالسكان أو الدفة بإحكام. وفي بعض الظروف كان يحتاج إلى رجلين حتى تستقر الدفة في أيديهما.

خدم «الكمانة» في النقل الشراعي الكويتي سنين طويلة بقيادة صاحبه النوخذة عيسى بورحمة، وكانت جميع رحلاته إلى ساحل الهند الغربي، وساحل اليمن الجنوبي، حتى باعه صاحبه على عيال مال الله من نواخذة جزيرة فيلكا. فقد ركب عليه النوخذة حسين مال الله عدة سنوات في رحلات إلى الهند، كما قاده النوخذة مال الله أربع سنوات، كما ركب عليه النوخذة عيسى عبد العزيز مال الله حتى نهاية هذه السفينة حين غرقت بالقرب من ميناء بومباي في عاصفة هبت عليها.

البدري

حين اضطر النوخذة ناصر عبد الوهاب القطامي إلى بيع سفينته البغلة «البدري» عام ١٩٤٢، أخذ المبلغ الذي حصل عليه من جراء بيع «البدري» وزاده وأعطاه الأستاد أحمد بن سلمان لكي يصنع له سفينةمن نوع البوم السفار (قطوعه)، فصنع البوم «البدري» الذي أطلق عليه النوخذة ناصر ذات الاسم، تخليدا للبغلة «البدري» - مدرسة القطامي البحرية - كما كان يطلق عليها. وقام بقيادة هذه السفينة الجيدة الصنع ذات الحمول التي تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ. وبعد أربع سنوات من قيادتها وجد النوخذة ناصر صعوبة في الحصول على بحارة كويتيين راغبين في السفر على سفينته فباع «البدري» إلى أحد نواخذة رأس الخيمة واسمه سلطان بن سيفان. ولكنه لم يترك البحر، بل عاوده الحنين إلى السفر فاشترى سفينة من نوع البوم اسمها



«مشهور»، وقام بقيادتها إلى الهند، ولكنه عاد وباعها بعد سنوات قليلة وترك البحر إلى الأبد، ولا نعلم ماذا حل للبوم «البدري» بعد ذلك.

مسرور

آخر بوم سفار قام بصنعه الأستاد علي عبد الرسول للتاجر غلوم حسن قبازرد في «عمارته» في الدوحة في السبعينيات من هذا القرن، فجاء من أفضل السفن التي صنعها هذا الأستاد. فهو «بوم حلو وعو اليه متروسة» وله محرك بدلا من الشراع. ويروي التاجر غلوم قبازرد أنه حين تم بناؤه، وجدوا صعوبة في تعويمه وذلك لأنه ذو حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ، ولم يكن المد كافيا لجعله يطفو على سطح الماء، فاضطر مالكه إلى استئجار «دوبتين» وربط كل واحدة منهما بجانب من جانبي السفينة، فعندما جاء المد العالي طفت «الدوبتان» فرفعتا السفينة معهما حتى تم سحبه إلى داخل البحر العميق، فأصبح حرا بعد ذلك.

ولم يجد صاحبه (أبو أحمد) نوخذة كويتيا لقيادته، فأسلمه إلى نوخذة إيراني، ولكنه لم يرتح له فباع سفينته هذه مضطرا، ولم يصنع الأستاد علي عبد الرسول بعد ذلك سفينة من نوع البوم السفار في مثل حجم البوم «مسرور».

بوم ولد غيث

سفينة متوسطة الحجم من نوع البوم حمولتها حوالي ٢٥٠٠ منّ، قام بصنعها الأستاد حسين الغضبان للنوخذة عبد الكريم الغيث. ولقد سمي «مساعد» أو «مشهور»، ولكن الأهم من هذا هو أن هذه السفينة عرفت بنهايتها المفجعة، فقد كانت في رحلة إلى الهند عام ١٩٤٥ حينما فقدت في الحادثة التي يرويها النوخذة عيسى العثمان على الوجه التالي:

تركنا الكويت خالين من الحمل في طريقنا إلى كراتشي، وما إن وصلنا الميناء هناك حتى أخبرنا المسؤولون أن في الهند مجاعة وأن الحكومة الهندية تطلب من جميع السفن حمل الأغذية من كراتشي إلى غيرها من الموانى الهندية (كانت الهند وباكستان في ذلك الوقت بلدا واحدا). لذا كان علينا أن نحترم قانون الحكومة الهندية، وأعلنا عن رغبتنا في نقل الغذاء إلى الموانى التي تحددها حكومة الهند.

وكنا في كراتشي مع غيرنا من نواخذة الكويت. أذكر منهم النوخذة محمد بن عيسى العصفور، والنوخذة أحمد بن سلامة، وابراهيم إسماعيل، ومحمد ولد عيدي، والنوخذة عبد الكريم ولد غيث.

ومكثنا في ميناء كراتشي ٤٠ يوما ونحن ننتظر دورنا لحمل الأغذية، وكانت عبارة عن أكياس من الرز والشلب (رز غير مقشور) إلى ميناء «ترون درم» على الساحل الغربي الجنوبي للهند. وأما النوخذة محمد بن عصفور فقد طلب منه التوجه إلى ميناء «ألفي» بالقرب من ميناء كوجي الهندي، وأما عبد الكريم ولد غيث فقد كان عليه التوجه إلي ميناء كوجي كذلك.

ولما حان موعد سفرنا أخبرنا مسؤول الميناء (ميناء كيماري في كراتشي) أن هناك عاصفة (طوفان) سوف تهب قريبا ولا يستحسن لذلك السفر إلا بعد انتهاء الطوفان. وكانوا قد علقوا أمام الميناء برميلا أسود اللون علامة على خطورة السفر في تلك الأثناء يسمى «الدبة».

وفي الليل ذهبنا لتناول العشاء مع النوخذة محمد بن عصفور على سطح سفينته، وخلال جلوسنا معه نصحنا النوخذة محمد، وهو يكبرنا سنا وخبرة، نصحنا بعدم السفر إلا بعد أن تهب العاصفة وهي ما يعرف باسم «ضربة الأحيمر». ولكننا كنا شبابا متحمسين، والهواء معتدلا، وكنا جاهزين للسفر، فعزمت على التوكل على الله والسفر في صباح الغد.



تركنا ميناء كراتشي صباحا، متوجهين جنوبا إلى ميناء «ترون درم»، وتبعنا النوخذة عبد الكريم ولد غيث. وفي الفترة ما بين الظهر والعصر هبت علينا العاصفة (ضرب الطوفان)، ولكنا في تلك الأثناء كنا قد تركنا «رأس كورباري» خلفنا وأصبحنا في وضع أسهل من النوخذة عبد الكريم الذي فاجأته العاصفة ولم يصل بعد رأس كورباري، فكان يصارع من أجل الحياة.

وحدث أن اتجهت سفينة النوخذة عبد الكريم باتجاه الساحل حتى أصبحوا على ارتفاع قليل من قاع البحر (ظهر عليهم الرق)، فخاف النوخذة عبد الكريم على سفينته وبحارته فأمر بالقاء المراسي (الباورات) حتى يمكن للسفينة أن تقف في مكانها، ولكن الرياح والعواصف تهب بما لا تشتهيه السفن، وأصبح الأمر مخيفا لسفينة النوخذة عبد الكريم، وما هي إلا دقائق حتى غرق هو وبحارته جميعا (دم في مكانه)، ولم تمهلهم الريح، ولم يعرف عن مصيرهم إلا بعد أيام حين وجدت «الماشوة» أو قارب النجاة التابع للسفينة، وفيها بحار واحد قد فارق الحياة على ساحل الهند الغربي.

بوم بو قماز

هي سفينة من نوع البوم لعائلة بوقماز من نواخذة الغوص على اللؤلؤ المعروفين، ولكنهم وبعد أن تضعضع الغوص، تحولوا إلى تجارة السفر الشراعي، فكان ميلاد هذه السفينة التي يصفها الأستاذ علي عبد الرسول بأنها سفينة حلوة وجيدة الصنع. ولقد قام بصنع هذه السفينة الأستاذ محمد حسين، وكانت حمولتها تقدر بحوالي ٣٠٠٠منّ. ولعل أشهر من قام بقيادة هذه السفينة النوخذة والقبطان بدر بن عبد الوهاب القطامي في أول رحلة لها. ولقد أخبر المؤلف عن بعض رحلاته على هذه السفينة، وأثنى على صفاتها الملاحية وعلى مقدرتها على حمل البضاعة. أما آخر رحلة لها فقد كانت عام ١٩٤٨ حين كانت بقيادة النوخذة محمد بن منصور، فقد أبحرت هذه السفينة مع سفينتين أخريين من ميناء كروار (نوابمبي) الهندي في طريقها إلى الكويت فغرقت في طوفان فاجأهم في بحر العرب.

بوم حجي سليم (فتح الرحمن)

سفينة من نوع البوم السفار للنوخذة حجي سليم صنعت في العام نفسه الذي صنع فيه «بوم بوقماز» بواسطة الأستاد محمد حسين. ولقد قام بقيادته النوخذة مختار بن حجي سليم. ويوصف بأنه سفينة حلوة. كما كانت هذه السفينة بقيادة النوخذة مختار بن حجي سليم حين كانت تبحر مع سفينة النوخذة عبد الوهاب خليفة الشاهين، والتي اصطدمت بإحدى الشعب المرجانية فغرقت، وتم إنقاذ بحارتها، الذين عادوا إلى الكويت في بوم «حجي سليم»، هذا وقد بلغت حمولته ٢٥٠٠ منّ.

بوم الفليج

سفينة متوسطة الحجم ذات حمولة تقارب ٢٢٠٠منّ من التمر. صنعت للتاجر يوسف الفليج بواسطة الأستاد عبد الله بن راشد. ويصفه الأستاد علي عبد الرسول بأنه «حليو. تفره واجف وصدره طايح». وقد صنع بالقرب من منزل آل العسعوسي في منطقة الشرق. ولقد تسلم قيادة هذه السفينة في البدء النوخذة محمد بن عصفور، ثم تركها ليتسلم قيادتها النوخذة عباس بن نخي سنين طويلة، كما قام بقيادة هذه السفينة النوخذة محمود بن نخي عدة سنوات. ولقد بيعت هذه السفينة في آخر سنوات النقل الشراعي الكويتي على أحد أهالي ميناء دبي. كما أن هناك سفينة من نوع البوم اسمها «تيسير» للتاجر فهد عبد العزيز الفليج ولها «كول» صادر عن حكومة الكويت عام ١٩٣٢.

بوم سالم العبد الجادر

هي سفينة صنعت للتاجر حمد الصقر، ولكن سالم العبد الجادر ليس سوى قبطان لها. ولقد قام بصنعها الأستاد حسين الغضبان. وتبلغ حمولتها حوالي ٣٠٠٠ منّ من التمر، وتوصف بأنها «سفينة جيدة». ولقد قام بقيادتها النوخذة سالم العبد الجادر سنين طويلة حتى إنها عرفت ببوم «سالم العبد الجادر».



بوم النصف

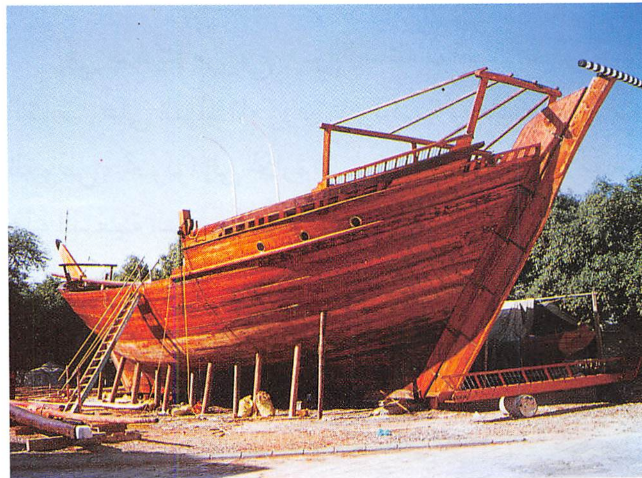
هي أكبر السفن التي صنعها الأستاد راشد بن خليل لآل نصف، إذ تبلغ حمولتها حوالي ٣٠٠٠ منّ، ولم يصنع هذا الأستاد الكثير من الأبوام، لذا فهي أفضل السفن التي صنعها. وتوصف بأنها «بوم زين» ولكنها لم تخدم طويلا في النقل البحري الكويتي، فقد اشتراها أحد تجار ميناء كنج بعد أن قادها النوخذة راشد بن راشد. كما صنع الأستاد راشد البوم المسمى «دسمان» وهو أصغر من بوم النصف إذ تبلغ حمولته حوالي ١٧٠٠ منّ من التمر.



وبعد أن خدم هذا البوم عدة سنوات زاده ارتفاعا الأستاد علي عبد الرسول (لأنه كان هافي)، وعنه يقول الأستاد علي عبد الرسول إنه: «خوش بوم.. حلو.. وخدم طويلا في السفر، وكان يذهب مطراشين في الموسم الواحد».

المهلب الجديد

هي آخر سفينة من نوع البوم السفار تم صنعها في الكويت عام ١٩٩٧ بواسطة الأستاد علي بن جاسم الصباغة. فقد أمر صاحب السمو أمير البلاد الشيخ جابر الأحمد الصباح ديوان القلاليف الكويتيين ببناء هذه السفينة على حسابه الخاص لكي تحل محل «المهلب»، البوم الذي أحرقه الغزاة العراقيون عام ١٩٩٠. وتم بناء هذه السفينة بواسطة القلاليف الكويتيين، وبمساعدة مجموعة من



صور مختلفة «للمهلب الجديد» الذي قام ببنائه الأستاد علي بن جاسم الصباغه ومساعدوه عام ١٩٩٦.



القلاليف الهنود. وهي ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ، وطول قاعدتها حوالي ٤٤ ذراعا، وهي تقف اليوم في الساحة الشمالية لمتحف الكويت الوطني المطلة على الطريق العام. ولقد قامت مجموعة من بحارة الكويت بإعداد آلتها وأشرعتها، وتم افتتاحها رسميا من قبل صاحب السمو أمير البلاد في شهر أغسطس من عام ١٩٩٧. (راجع الكتيب الذي أصدره الديوان الأميري للمؤلف في هذه المناسبة).

وهناك سفن أخرى من نوع البوم السفار خدمت في النقل الشراعي الكويتي، جمعنا ما استطعنا أن نجمعه في هذه القائمة:

- **بوم أحمد الغانم ويسمى «نمر»:** وقد تنوخذ عليه خالد حسين العلي حوالي عشر سنوات، كما تسلّم قيادته النوخذة عبد الوهاب العسعوسي. وكان في عام ١٩٤٧ تحت قيادة النوخذة خالد العلي حين اعترضه زورق خفر السواحل الإيراني عند جزيرة خرج، فسبّب له الأضرار، فرفع شكوى إلى الشيخ أحمد الجابر.

- **بوم «فتح الخير»:** للنوخذة عبد العزيز بن عبد الوهاب القطامي، وقد كان في قيادته، وله رخصة (كول) صادر عام ١٩٢٩.

- **بوم «العوي»:** وقد صنعه الأستاذ جاسم الصباغة للتاجر شاهين الغانم. وتبلغ حمولته حوالي ٣٠٠٠ منّ، ولقد قام بقيادته النوخذة راشد العسعوسي.

- **بوم «سهيل»:** للتاجر شاهين الغانم، وله «كول» صادر عام ١٩٣٠.

- **بوم «العدساني»:** وقد صنعه الأستاذ حمود بن حسن في الهند (ساحل الملبار) للتاجر سليمان العدساني، وقد صنع قبل أن يصنع البوم «كاكة» الذي صنعه في الهند الأستاذ نفسه. ولقد تسلّم قيادته النوخذة يوسف أحمد المعتوق، ويصفه الأستاذ علي عبد الرسول بأنه «خوش بوم»، وقد بلغت حمولته ٣٠٠٠ منّ.

- **بوم «فتح الخير»:** وكان للنوخذة خالد عبد الرحمن العبد الجادر ولعمران بن أحمد البنوان، وله «كول» صادر عن حكومة الكويت عام ١٩٣١.

- **بوم عبد الله القطامي:** سفينة ذات حمولة تقارب ٢٠٠٠منّ، كانت بقيادة صاحبها النوخذة عبد الله القطامي في رحلة لساحل أفريقيا الشرقي عام ١٩٣٨، وقد ذكرها القبطان الأسترالي في كتابه «أبناء السندباد».

- **بوم «بوشويشه»:** سفينة للتاجر محمد صادق معرفي، وقد كانت بقيادة النوخذة عباس بن نخي حين حملت شحنة من السلاح عام ١٩٠٤، فاعترضتها سفن التفتيش البريطانية ولكنها أفلتت منها، ووصلت الكويت وأنزلت شحنتها من السلاح.

- **بوم العنجري:** وهو من أقدم السفن الكويتية من نوع البوم، فقد صنع في حوالي عام ١٨٩٨، وكانت حمولته ٣٠٠٠منّ، وكان كذلك أكبر سفينة من نوع البوم في زمانه. كما كان للعنجري بوم آخر حمولته ٢٥٠٠منّ.

- **«متوانة»:** من السفن القلائل من نوع البوم السفار التي صنعها الأستاذ حسين بو عليان (والد الأستاذ محمد حسين) لآل معرفي من تجار الكويت، وقد بلغت حمولتها حوالي ٢٥٠٠منّ. ولا نعرف الكثير عنها سوى أنها كانت من السفن السريعة.

- **بوم محمد المضاحكة:** وقد كان بقيادة صاحبه محمد مبارك المضاحكة عام ١٩٤٨ حين اعترضته الدورية الإيرانية فقدم شكوى للقنصل البريطاني في الكويت (عن طريق الشيخ أحمد الجابر).

- **بوم المزيدي:** وقد صنعه الأستاذ محمد ثويني.



- بوم المطوع: وقد صنعه الأستاد عيسى بن حمود للنوخذة يعقوب المطوع ويسمى «فتح الرحمن».

- بوم تيفوني: وقد صنعه الأستاد عبد الله بن محمد، ويوصف بأنه بوم صغير، ولكنه «حلو وكل شي فيه جيد»، وهو للنوخذة محمود علي تيفوني، وقد بلغت حمولته ١٦٠٠ منّ، كما أن هناك سفينة من نوع البوم اسمه «تيسير» للنوخذة عبد الله حسين تيفوني كانت تعمل في السفر الشرعي في عام ١٩٢٨.

- بوم «سمحان»: نوخذاه عبد الرحمن عيسى العسعوسي، وله «كول» صادر عن حكومة الكويت عام ١٩٣٢.

- بوم «منصور»: للتاجر عبد الله ولأخيه مبارك أولادساير الشحنان، وله «كول» صادر عن حكومة الكويت عام ١٩٣٢.

- بوم «موافق»: لشاهين الغانم، وله «كول» صادر عام ١٩٣٢.

- بوم «رشدان»: لمحمد بن سلطان وله «كول» صادر عام ١٩٣٢. كما أن هناك بوم اسمه «رشدان» للتاجر حمد الصقر.

- بوم حجي بهمن: وهي سفينة صغيرة الحجم كانت بقيادة النوخذة حجي بهمن حين أبحر من ميناء «كوة» على ساحل الهند الغربي في عام ١٩٤٧ قاصدا الكويت هو وأحد عشر رجلا من عائلته، ومعه عدد آخر من البحارة. وفي اليوم الثاني من مغادرتهم ساحل الهند هب عليهم «طوفان الأحيمر» فغرقت هذه السفينة ولم ينج من ركابها أحد. وقد عرفت هذه الكارثة «بطبعة عيال بهمن». ولقد كان مع هذه السفينة واحدة أخرى بقيادة النوخذة علي الشطي، وثالثة بقيادة النوخذة حسن الجار الله، ولكنهما سلمتا من هذه العاصفة، وهي في الأصل لعيال اسماعيل.

- بوم عبد العزيز الحمر: صنعه الأستاد علي بن حسن، وهو يسع لحوالي ٣٠٠٠منّ، ويوصف بأنه حلو «مثل المنور». ولقد قام بقيادته النوخذة علي بن حسن بن نخي، كما أن عبد العزيز الحمر امتلك سفينة أخرى قام بقيادتها النوخذة إبراهيم بن نصر الله، ولكنها غرقت بالقرب من جزيرة مصيرة.

- بوم عيسى المراغي: وقد قام بصنعه الأستاد عيسى ابن حمود على ساحل الملبار الهندي، وهو ذو حمولة تقارب ٣٠٠٠ منّ، كما يوصف بأنه من السفن الجميلة والجيدة الصنع، وقد قام صاحبه بقيادته.

- بوم عيال جمعة: واسمه «طراد»، وقد قام بقيادته النوخذة شهاب العبد الله.

- بوم «فتح الخير»: للتاجر جاسم بودي، كان يقوده النوخذة عيسى النشمي إلى الهند، كما قاد هذا النوخذة سفينة أخرى اسمها «نايف».

- بوم عبد الوهاب التورة: وقد كان في عام ١٩٤٧ في رحلة من الهند إلى الكويت فاعترضه زورق خفر السواحل الإيراني بالقرب من بندر الطاهرية، وأخضعه للتفتيش.

- بوم محمد الشاهين: سفينة للتاجر محمد شاهين الغانم، قام بقيادتها النوخذة إبراهيم النصر الله يساعده يعقوب خلف التيامي كنوخذا شراع.

- بوم «فتح الخير»: كان بقيادة النوخذة علي بن عمر الطراح في رحلة من الهند إلى الكويت عام ١٩١٨ حين اتهمته السلطات البريطانية في الخليج بتهريب السلاح.

- بوم دعيج الفهد: واسمه «فتح الخير»، وأصله سفينة للغوص على اللؤلؤ حولت إلى سفينة للسفر، وكانت بقيادة النوخذة سليمان بن عيسى في بعض السنوات.

- بوم محمد السعد: وقد تسلم قيادته النوخذة جاسم حسن بورحمة. صنعه محمد بن عبد الله وحمولته ٢٥٠٠منّ.



- **«الناصري»:** سفينة من نوع البوم لأبناء عبد اللطيف الحمد، من تجار الكويت، كانت تحت قيادة النوخذة يوسف البرجس حوالي أربع سنوات، كما كانت هناك سفينةمن نوع البوم اسمها «الميمون» للحمد، وكان نوخذها (عام ١٩٤٩) مفلح الفلاح.

- **بوم عيال طاهر:** وهم تجار ونواخذه من جزيرة فيلكا امتلكوا عددا من سفن الغوص والسفر. ولقد كانت إحدى سفنهم (بوم عيال طاهر) بقيادة النوخذة محمد علي فرج، وأخرى بقيادة والده علي فرج لعدد من السنين.

- **«تيسير»:** بوم قام بصنعه الأستاد حسين الغضبان لعائلة العيسى من نواخذة الكويت، قام بقيادته النوخذة سليمان العيسى والنوخذة حمود عبد اللطيف العيسى، الذي قاده سنين طويلة. كما أن الأستاد حسين الغضبان قد صنع بوما آخر لهذه العائلة اسمه «ميمون».

- **بوم سيد يعقوب:** وقد قام بقيادته النوخذة أحمد بشارة وتبلغ حمولته ٢٠٠٠ منّ.

- **بوم ولد سلطان:** وتبلغ حمولته حوالي ١٥٠٠ منّ، وقد قام بقيادته النوخذة عبد الوهاب العسعوسي عددا من السنين.

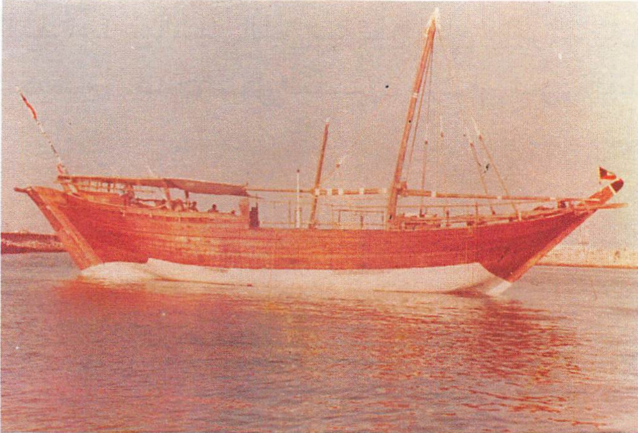
- **بوم العسعوسي:** واسمه «فتح الخير»، وقد قام بقيادته النوخذة عبد الوهاب العسعوسي حوالي ثماني سنوات.

- **بوم «منور»:** وحمولته ٣٠٠٠ منّ، وكان بقيادة النوخذة عيسى الغنيم، إصطدم بقصار وغرق، كما كان هناك بوم آخر للغنيم ونوخذاه عبد الله الغنيم، غرق بالقرب من ساحل الكويت، وسلم جميع بحارته.

ومن أواخر السفن التي صنعها الأستاد علي عبد الرسول سفينة ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ من التمر، صنعها لآل المرزوق قرب مسجد الخالد، وسافر عليه النوخذة حمد التورة أيام نقل الذهب إلى الهند. ولكن بعد رحلة واحدة إلى الهند قبضت عليه السلطات المسؤولة هناك ومنعته من السفر إلى الكويت بعد أن أحدثت فتحة في وسطه كي يدخله الماء.

ولكن بعد سنوات اشتراه تاجر هندي وأصلحه ثم سافر به إلى الكويت. ولقد شاهده صانعه الأستاد علي عبد الرسول في نقعة شملان بعد أن عاود السفر، وليس من المعروف ما حل به بعد ذلك.

- **بوم «نايف»:** وقد قام بصنعه الأستاد أحمد بن سلمان في عمارته في الخمسينيات من هذا القرن لكي يستخدمه في التجارة بين الكويت والهند بعد أن وضع فيه محركا. وتبلغ حمولته حوالي ٣٠٠٠ منّ. وحين كسد السفر الشراعي الكويتي بيع على أحد النواخذه الخليجيين.



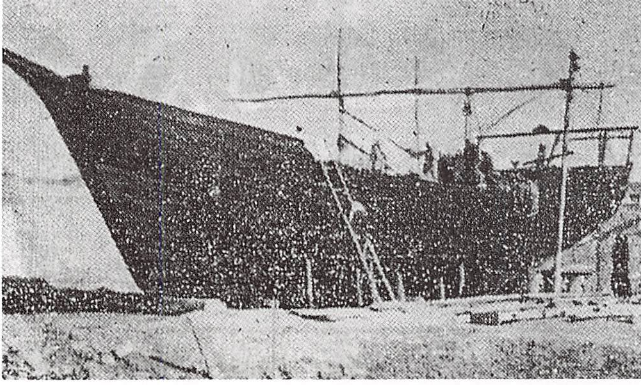
إلى أعلى: البوم «مسرور» للتاجر غلوم قبازرد، وإلى أسفل: البوم «نايف» للأستاد أحمد بن سلمان راس في ميناء «كوه» الهندي.





اللنجات

في أواخر الأربعينيات من هذا القرن بدأ بعض ملاك السفن بناء «لنجات» استخدموها في تجارتهم مع الهند. وكانت هذه السفن تسير بفعل المحركات بدلا من الأشرعة، كما أن تصميمها اختلف عن تصميم البوم، حيث إن هذه اللنجات كانت لها مقدمة (صاطور) أشبه بالخرطوم، كما كانت لها مؤخرة مستديرة أو «رقعة» مثل اللنجات المستخدمة في صيد الأسماك. ففي عام ١٩٤٨ صنع الأستاد علي عبدالرسول «لنج» للتاجر ثنيان الغانم، كما قام الأستاد محمد حسين بصنع سفينتين من نوع «اللنج» للتاجر يوسف الفليج، زودتا بصوار للأشرعة بالإضافة إلى المحركات. كما قام عدد آخر من النواخذه والتجار بقيادة العديد من اللنجات التي أثبتت أنها أفضل اقتصاديا من السفن الشراعية نظرا لعدم توافر البحارة الكويتيين بعد أن عمل الكثيرون منهم في شركة نفط



إلى أعلى «اللنج» الذي صنع للتاجر ثنيان الغانم عام ١٩٤٨ حيث استخدم في التجارة مع الهند ثم بيع على التاجر عبد الرحمن البدر الذي باعه بعد ذلك على أولاد الميرزا في خور فكان ، وإلى الأسفل : لنج في طور الصناعة عام ١٩٥٢ .





إلى أعلى : اللنج الذي صنعه الأستاد علي عبدالرسول وسافر إلى أوربا حيث بقى فيها بعد أن اشتراه أحد التجار هناك . (تصوير طارق الحجي)

الكويت. ولكن ما أن أطلت الستينيات حتى توقفت هذه اللنجات عن السفر إلى الهند، وبيعت على بعض النواخذة الخليجيين، ولم يعد يصنع في الكويت سوى «اللنجات» الخاصة بصيد الأسماك والأبوام «القطّاعة» المزودة بالمحركات.

كما قام الأستاد علي عبدالرسول بصنع العديد من اللنجات الخاصة بالنزهة لبعض التجار وكبار شخصيات الكويت، منها «لنج» صنعه في أواخر السبعينيات لأحد التجار الكويتيين الذي أبحر به إلى أوربا. ثم باعه هناك، ولقد شاهده المؤلف في جزيرة ميوركا الأسبانية عام ١٩٩٥ راسيا في أحد الموانى في هذه الجزيرة معروضا للبيع، وكان في حالة جيدة.

اليخوت

ثمة نوع آخر من السفن قام بصنعها بعض أستادية الكويت لحكام الكويت وبعض الدول الخليجية، تلك هي اليخوت التي كانت تستخدم للنزهة. ففي عام ١٩٣١ صنع الأستاد أحمد بن سلمان يختا للشيخ أحمد الجابر زود بمحرك قوته ٧٥ حصان.

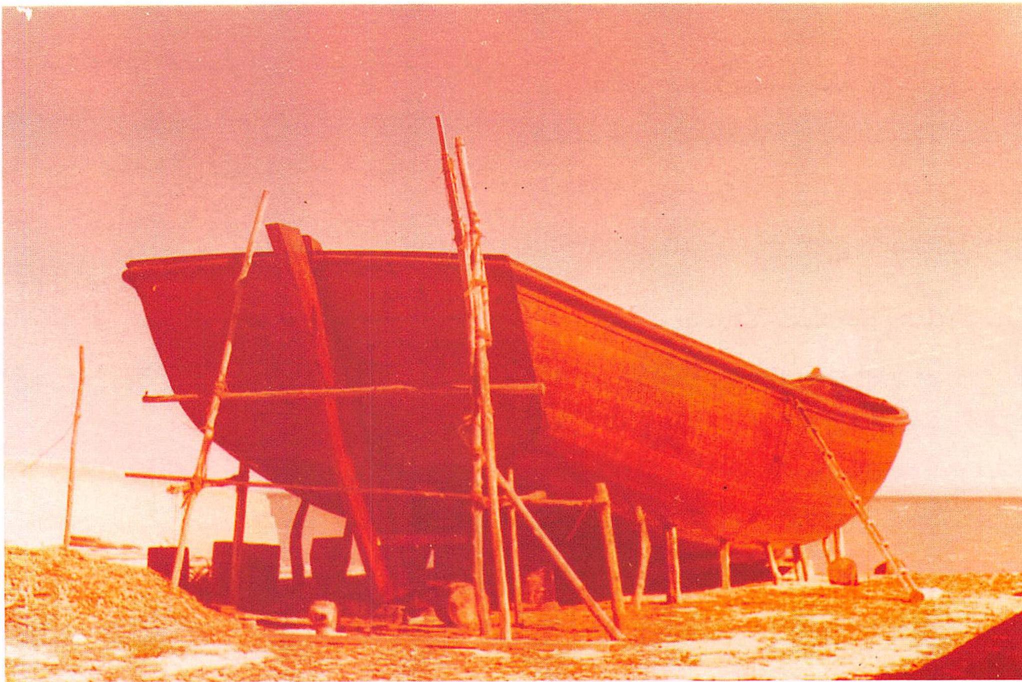
كما قام الأستاد نفسه بصنع يخت آخر في عام ١٩٣٢ للشيخ أحمد الجابر طوله ١٠٠ قدم، وأسرع من سابقه، فكان الشيخ أحمد يستخدمه في رحلات النزهة وفي يوم القفال كذلك.

كذلك قام الأستاد أحمد بن سلمان بصنع يخت لأحد الشيوخ في دولة قطر في الخمسينيات من هذا القرن في عمارته في مدينة الكويت، وكان من أفضل ما صنع في الخليج من يخوت. كما صنع آخر لعائلة المانع القطرية.

كذلك صنع الأستاد علي عبدالرسول العديد من اليخوت أحدها يخت للشيخ جابر الأحمد الصباح، حاكم الكويت في عام ١٩٨٦، وبعد الغزو العراقي للكويت، سلم هذا اليخت من الدمار بأعجوبة، ومازال موجودا في الكويت حتى اليوم. كذلك صنع الأستاد فردان بن أحمد ابن سلمان أحد اليخوت للشيخ عبدالله السالم، حاكم الكويت الأسبق. لذا يمكن القول، وبحق إن صناع السفن الكويتيين قادرون على صنع أي نوع من السفن يطلب منهم.

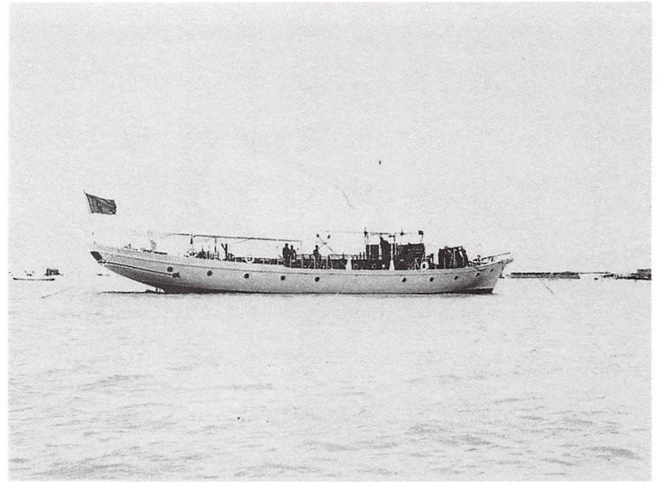


آخر «لنج» صنعه الأستاد محمد بن عبد الله في أواخر السبعينيات لوزارة التربية ، التي أهدته للثوار الأريتيريين بعد أن أعده لهم الأستاد حسن عبد الرسول ، ويمتاز بجودة صنعه وجمال تصميمه وبكبر حجمه

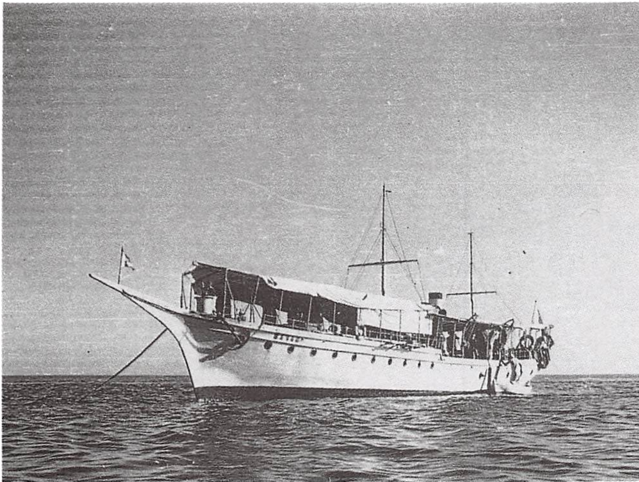




إلى أعلى : يخت قام بصنعه الأستاذ أحمد بن سلمان في عمارته لعائلة المانع القطرية



إلى أعلى : اليخت الذي صنعه الأستاذ أحمد بن سلمان للشيخ أحمد الجابر راسيا بالقرب من ساحل الكويت



إلى أعلى : يخت آخر صنعه الأستاذ أحمد بن سلمان للشيخ أحمد الجابر عام ١٩٣١



إلى أعلى : اليخت الذي صنعه الأستاد أحمد بن سلمان لأحد شيوخ دولة قطر في يوم إنزاله من عمارة أحمد بن سلمان إلى البحر (عن طريق العجام) .



مقدمة اليخت



مؤخرة اليخت





إلى أعلى : صاحب السمو الشيخ جابر الأحمد الصباح حاكم الكويت ، وإلى الأسفل منه اليخت الذي صنعه له الأستاذ المرحوم علي عبدالله عبدالرسول في عمارته في قرية الدوحة إلى الغرب من مدينة الكويت عام ١٩٨٦





الفصل التاسع

مستقبل صناعة السفن في الكويت

مستقبل صناعة السفن في الكويت

نشأت صناعة السفن في الكويت وازدهرت نتيجة للحاجة الماسة إليها، فقد كان مجتمع الكويت قبل ظهور البترول فيه يعتمد أساسا على صناعة الغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك والسفر البحري إلى الهند وساحل أفريقيا الشرقي، لذا كان لزاما على صناعة السفن أن تتطور وتتقدم لكي تلبي الحاجة إلى السفن الشراعية آنذاك، وهذا بدوره أدى إلى ظهور صنّاع السفن (الأستادية) الذين لم يعرفوا القراءة أو الكتابة أو الرسوم التوضيحية أو التصميمات الورقية، وإنما اعتمدوا على خبراتهم وإحساسهم وقوة البصر والبصيرة لديهم في تصميم سفنهم. ولما كان هؤلاء الصناع يصطحبون معهم أولادهم الصغار إلى أماكن الصناعة، فقد استمر تراث صناعة السفن ينتقل ببطء من جيل لآخر، وكل جيل يضفي عليه شيئا من إحساسه وعلمه وروحه حتى وصلت صناعة السفن في الكويت إلى عصرها الذهبي على يد الجيل الأخير من الصناع مثل جيل أحمد بن سلمان الأستاد وزملائه وتلامذته.

غير أن اكتشاف البترول في الكويت والبدء في تصديره في أواخر الأربعينيات قد وضع حدا لازدهار هذا التراث وتطوره، فلم يعد الأولاد يذهبون مع آبائهم إلى حيث يتعلمون مبادئ الصناعة، ولكنهم فضلوا المدرسة ووظائف الحكومة بدلا منها. وكلما مات أحد الصناع المهرة لم يحل محله أحد حتى قارب هؤلاء الصناع على



عمارة الأستاد أحمد بن سلمان، وفيها بعض الصبية يتعلمون حرفة آبائهم وأجدادهم



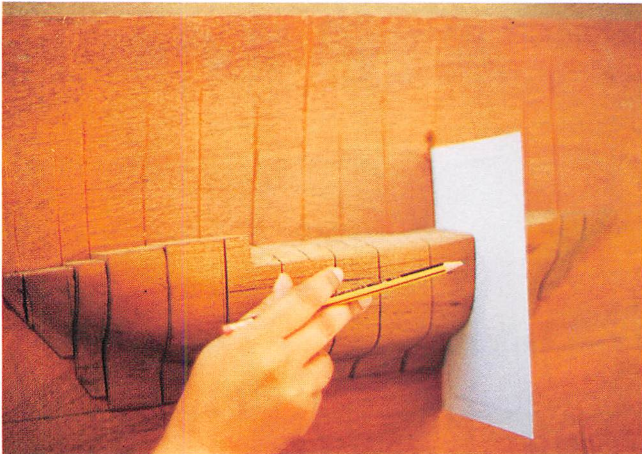
الاختفاء من بيننا، ولم يبق منهم اليوم غير الأستاد حسن عبدالرسول والأستاد علي الصباغة وزملائهما، وهم كبار في السن، وسوف لن يستمروا في هذه الحرفة طويلا تاركين هذا البلد يفتقر إلى من يجيد صناعة البوم.

والسؤال الملح هو هل بالإمكان حفظ هذه الصناعة من الانقراض التام، وهل هناك من وسيلة تحفظ بعض أوجه هذه الصناعة للجيل القادم من الكويتيين؟ يبدو أن الوسائل قليلة ومحدودة، فهي لا تتعدى الاستمرار في صنع النماذج الخشبية الصغيرة والكبيرة، وهذا ما يقوم به أبناء صناع السفن في ديوان القلاليف اليوم. ومع أن صناعة النماذج الخشبية لايمكن أن تحل محل صناعة السفن على الطبيعة، إلا أنها محاولة متواضعة لحفظ بعض أوجه هذه الصناعة من الانقراض التام.

لكن هناك طريقة أرى أنها قد تحفظ بعض التصميمات لصناع السفن في المستقبل بحيث يمكن استخدامها لبناء سفن ذات مواصفات جيدة من نوع البوم والشوعي والجالبوت وغيرها، وهذه تسمى طريقة «نصف النموذج». وتتلخص في أن يصنع نموذج من الخشب لهيكل السفينة (جانب واحد فقط) ويعرض على أحد الصناع المعروفين للموافقة عليه ثم يقطع هذا النموذج رأسيا وأفقيا إلى مقاطع متعددة، ترسم على الورق وتحفظ للمستقبل. فإذا ما أريد بناء سفينة في المستقبل فإنه يمكن استخدام هذه الرسومات لتصميم سفن كبيرة على أساسها، وبخاصة أن هذه الرسومات أخذت عن نماذج قام أحد صناع السفن الكبار بفحصها والموافقة عليها. ولقد كان صناع السفن الغربيون يستخدمون مثل هذه الطريقة في بناء سفنهم الشراعية الكبيرة. ومع أن هذه الطريقة (طريقة نصف النموذج) تفتقر إلى الفن والإبداع الذي تحلى به صناع السفن الكويتيون والخليجيون وغيرهم، إلا أنني أراها الوحيدة التي يمكن أن تحفظ جانبا من جوانب هذه الصناعة من الانقراض التام. لهذا قمت بتصميم سفينتين من نوع البوم والسنبوك، وعرضتهما على الأستاد علي عبدالرسول ثم رسمت مقاطعهما على الورق، وألحقتهما بهذا الفصل، أملا في أن يكون في هذا الجهد بعض الفائدة في المستقبل.



إلى أعلى: الأستاد علي عبدالله عبدالرسول يفحص النموذج الخشبي لبوم سفار قام بإعداده المؤلف عام ١٩٨٨، وإلى أسفل: طريقة رسم الخطوط الكنتورية المشكلة لجسد السفينة الخارجي.





طريقة نصف النموذج (Half-Model)

يؤتى بقطعة من الخشب ذات مقطع مربع الشكل وذات طول معين، ثم يقطع طرفاها المتقابلان بزاويتين بحيث تكون الزاوية الأولى حوالي ٤٠ درجة والثانية حوالي ٥٠ درجة (وهاتان الزاويتان هما زاويتا ميلان الميل الأمامي والخلفي عن القاعدة). وبحيث يكون طول القاعدة نسبة إلى عرض السفينة إلى ارتفاعها هو ٦ : ٢,٥ : ١ . ثم تقسم الخشبة طوليا إلى قسمين متساويين، ويبدأ بعد ذلك إعداد جسد السفينة الخارجي عن طريق النحت اليدوي حتى يبرز هيكل السفينة (أي جانب من جانبيها)، وتأخذ شكلها المعهود.

يقسم طول القاعدة بعد ذلك إلى عدة أقسام متساوية (حوالي ٥ سم). ثم يعين الخط الذي يدل على حدود غاطس السفينة تحت الماء. كما تعين الخطوط الأفقية الموازية لهذا الخط (خط الغاطس)، وترسم هذه الخطوط بحسب مقياس رسم معين، وتحفظ لكي تدل على تفصيلات جسد السفينة عموديا، كما يقطع النموذج رأسيا بحسب الخطوط التي على القاعدة بحيث نحصل في النهاية على مقاطع عمودية لجسد السفينة على طوال الخطوط على القاعدة. وترسم هذه المقاطع على شكل خطوط منحنية (كنتورية) وبجانب بعضها البعض، بحيث يتكون لدينا ما يجسد شكل السفينة الخارجي.

وفيما يلي نماذج لبعض السفن التي صممت على هذه الطريقة على شكل رسوم يمكن استخدامها لبناء سفن كبيرة أو متوسطة الحجم عمليا.

طريقة استخدام التصميمات المرفقة في هذا الفصل

يمكن بناء سفينة من نوع البوم السفار باستخدام الرسم التوضيحي (الكنتوري) الملحق بهذا الفصل كما يلي:

أولا: طول قاعدة السفينة

يمكن بناء سفينة ذات قاعدة طولها ٣٢ مترا، أي أن كل (١) سم في الرسم يمثل ١٠٠ سم على الطبيعة. ثم يقسم البيص (القاعدة) للسفينة إلى ١٣ قسما كما هو مبين في الرسم بحيث تكون المسافة بين كل قسم والآخر هي نفس المسافة المبينة بالرسم (مكبرة ١٠٠ مرة).

ثانيا: إعداد الفرمات الأساسية للسفينة (هيكل السفينة الخارجي)

يمكن عن طريق أجهزة تصوير معينة تكبير حجم المقطع النصفي للنموذج (Body Plan) إلى ١١٠ مرة وبعد ذلك يبدأ إعداد الشلامين المطابقة لكل فرمة، علما بأن كل فرمة تحتاج إلى أخرى مطابقة لها تماما للجانب الآخر للسفينة (أو باستخدام الطريقة المبينة في الصورة).

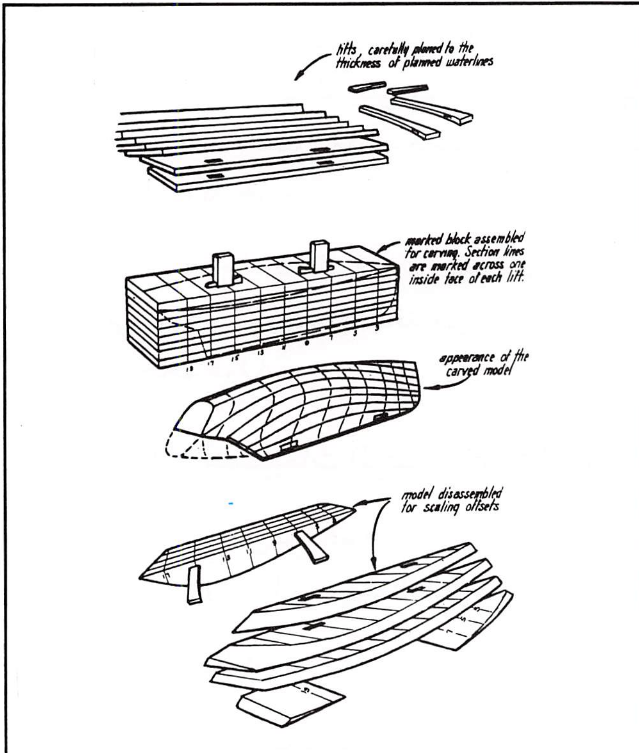
ثالثا: تركيب لوحي المالج

بعد إعداد البيص يركب لوح المالج على الجهتين للقاعدة، ويلاحظ هنا أن يكون المالج عند وسطه مطويا للخارج بزاوية تناسب فرمة الوسط للنموذج (كما هي مبينة في الرسم البياني).

رابعا: تركيب الفرمات في أماكنها على القاعدة

تثبت كل فرمة في مكانها على القاعدة، ويقيس الأستاد اتساعها بحيث يكون مطابقا للرسم البياني، وتثبت الفرمة بلوح المالج وبأعمدة خارجية ليزيد من ثباتها (يستخدم الأستاد هنا البلد). ثم يعمل نفس الشيء بالنسبة للفرمة المقابلة لها. وعندما يتأكد من تساوي بعداهما عن خط المنتصف في البيص، ومن وقوفهما رأسيا على القاعدة (عن طريق مد حبل من منتصف الميل إلى طرفي الفرمات)، يدق في أعلاهما عمود أفقي ليمسكهما معا. ويعمل نفس الشيء بالنسبة لباقي الفرمات حتى يكتمل الهيكل الداخلي للسفينة. (هنا يجب أن يمد الأستاد خيطا من منتصف الميل الصدري إلى منتصف الميل التفرى ليتأكد من تساوي ميلان الفرمات على جانبي البيص).

خامسا: يبدأ بعد ذلك تركيب الألواح الخارجية



إلى أعلى : الطريقة التي كان صناع السفن الغربيون يتبعونها لإعداد الفرمات التي تشكل جسد السفينة . وقد أخذت هذه الصورة من أرشيف المتحف البحري في ولاية مين (Maine) الأميركية ، وإلى اليسار : الطريقة المتبعة في الغرب في رسم الخطوط الكنتورية من النموذج الخشبي المعد لهذه الغاية .



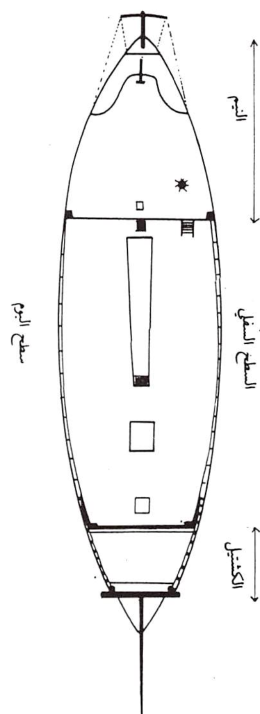
للسفينة، ثم وضع العطف بين كل شلمانين حتى يكتمل بناء السفينة.

ملاحظة:

بالنسبة لنموذج السنبوك يلاحظ أنه ينتهي في المؤخرة بالرقعة التي يجب أن توضع لها الفرمة المناسبة (المغزي) وتثبت على الميل الخلفي قبل البدء في تركيب الألواح الباقية لجسد السفينة. كما يلاحظ أن درجة ميلان لوح المالج للخارج في السنبوك أكثر قليلا منها في البوم السفار (حمله نازلة أكثر).



إلى أعلى: الأستاد فاضل الخياط يقوم ببناء نموذج للبوم السفار عام ١٩٨٨،
وإلى أسفل: سطح البوم السفّار كما يظهر من أعلى.



رسم بياني لجسد السفينة (Body-Plan)

خط الغاطس

W.L

رسم بياني للانحراف (Sheer-Plan)

طول القاعدة

32 CM

السطح السفلي

السطح العلوي

خط الغاطس

رسم لنصف النموذج (Half-Plan) لسفينة من نوع البوم الشراعي

رسم رقم ٢٨

رسم بياني لجسد السفينة (Body Plan)

رسم بياني للانحراف العلوي الطولاني (Sheer-Plan)

رسم لنصف النموذج (Half-Plan) لسفينة من نوع «السنبوك»

رسم رقم ٢٩



الفصل العاشر

اقتصاديات صناعة السفن الشراعية الكويتية



اقتصاديات صناعة السفن الشراعية الكويتية

تستورد الكويت معظم الأخشاب اللازمة لصناعة السفن فيها من ساحل الهند الغربي، وهناك موانى على هذا الساحل تشحن منها هذه الأخشاب مثل ميناء الدمن (بالقرب من بومباي) وميناء براول (في كوجورات) وميناء كاليكوت (على ساحل الملبار). وتختلف أسعار هذه الأخشاب بحسب نوعها وحجمها. فجذوع الأشجار التي تنتج عنها الألواح البانية لجسد السفينة ولأسطحها تباع بالحجم. وتستخدم وحدة لهذا الغرض هي «الكندي» والتي تعادل ١٣ قدما مكعبا. ولكن خشب الساج (وهو أغلى وأجود نوع من الأخشاب الهندية) يباع أحيانا بالقدم المكعب، وهي وحدة يطلق عليها اسم «كويك». وأما الأضلاع الداخلة في بناء هيكل السفينة (الشلامين) فتباع بالوحدة أو «بالكورجة» والتي تعادل ٢٠ قطعة. وتختلف أحجام الأضلاع (الشلامين)، لذا فهناك أيضا وحدة لقياس حجم الشلمان كذلك تسمى في الهند «كاري»، أي عدد القطع التي يمكن لعربة تجرها الثيران أن تحملها من حجم معين. وهناك مجموعة من الألواح القصيرة التي تنتجت عن جذوع شجر صغير الحجم نسبيا، وهذه تسمى محليا «چكي». وعادة ما تباع الأخشاب على شكل أعمدة أو جذوع أشجار، ثم تؤخذ إلى مكان على الساحل الهندي مثل خور كلاّي، ويتم نشرها يدويا على هيئة ألواح ذات سماكة معينة. وبعد أن يشتري التاجر شحنة من الأخشاب ويتم نشر بعضها على هيئة ألواح (على شكل إبدنة) فإن كل مجموعة منها تربط وتحزم جيدا ثم يقوم أحد البحارة الهنود بالركوب عليها ودفعها عن طريق «الرمح» حتى يصل بها إلى السفينة المطلوبة، وتعرف هذه المجموعة من الأخشاب «بالشّواش». وحين تصل هذه المجموعة من الأخشاب إلى السفينة يقوم بحارتها برفعها على سطح السفينة، كما يقومون (تحت إمرة رئيسهم المجدمي) بوضعها في الأماكن المناسبة داخل السفينة وعلى سطحها. وهذه العملية هي عملية هندسية يشرف عليها المجدمي من البدء حتى النهاية، إذ أن أي خطأ في تخزين هذه الأخشاب قد يؤدي إلى غرق السفينة (إذا ما خرجت بعض القطع عن مكانها واتجهت إلى جانب من جانبي السفينة).

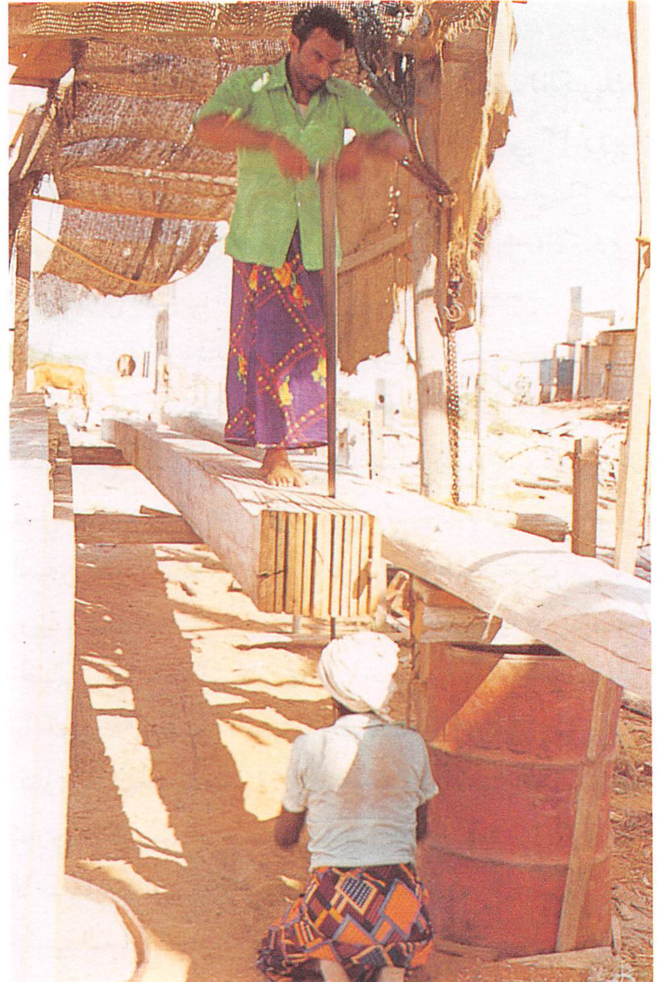
كما أن سوء تخزين الأخشاب داخل السفينة قد يزيد من عناء البحارة ومشقتهم حين إنزال هذه الأخشاب في الموانى المختلفة. وفيما يلي أهم أنواع الأخشاب الهندية وأسعارها (في أوخر الأربعينيات من هذا القرن مطروحة على ساحل الهند) وذلك بالروبية الهندية، التي تعادل قيمتها الشرائية اليوم حوالي الدينار الواحد.

- **الساج:** ويباع عادة بالقدم المكعب (الكويك) والذي بلغ ثمن القدم الواحد المكعب منه حوالي ١٣ روبية في أواخر الأربعينيات من هذا القرن. كما يباع هذا الخشب «بالكندي» أيضا، وقد تراوح ثمن «الكندي» الواحد من خشب الساج في الفترة ذاتها ما بين ١٣٠ إلى ١٧٠ روبية. وهناك نوع آخر من الساج يسمى ساج كوجين، وقد بلغ ثمن «الكويك» منه حوالي ١٦ روبية. كما أن من أفضل أنواع الساج هو ساج الدمن، والذي كان يصل الكويت على هيئة «شلامين» تستخدم في صنع هيكل السفن الشراعية، وقد بلغ ثمن الكويك منه حوالي ٢٤ روبية، كما أن هناك أيضا نوعا آخر من الساج يدعى بالساج الخيالي. وتباع «الشلامين» من خشب الساج بالوحدة أو «بالكورجة» بحسب حجمها. فهناك مقياس للحجم يدعى «كاري» لقياسها مثل «كاري» خمسة أو كاري عشرة أو كاري عشرين أو كاري ستين وهذا أصغرها. وأكبر الأحجام يقاس بكاري خمسة. كذلك هناك أعمدة من خشب الساج تسمى مجدفات (قطرها حوالي نصف قدم)





إلى أعلى : الأخشاب في خور «كلاّي» في كاليكوت بعد أن نقلها النهر من الغابة إلى هذا المكان ، وإلى الأسفل وعن اليمين : نشر الأخشاب يدويا ، وعن اليسار : مكان نشر الأخشاب بواسطة المنشار الآلي في خور كلاّي .







وطولها حوالي ٢٠ قدما، وتباع بالوحدة والتي قد يبلغ ثمنها حوالي ٣٠ روبية أو أكثر قليلا للعمود الوحد، وأما الألواح القصيرة والصغيرة الحجم (الچكي) والتي يبلغ طولها حوالي ١٥ قدما، فتباع بحوالي ٢٥ روبية (للجذع الواحد).

- **الفيني:** تباع جذوع الأشجار من هذا النوع من الأخشاب «بالكندي» الذي بلغ ثمنه في الفترة ذاتها ما بين ٨٠ إلى ٩٠ روبية. وهناك أعمدة من هذا الخشب تسمى «سكتلي»، وهي أعمدة مربعة المقطع متوسطة الطول يتم الحصول عليها بعد نشرها آليا من جذع شجرة الفيني، وتباع أحيانا بسعر «الكويك» ٣ روبيات. وعادة ما يصل الفيني على شكل ألواح (على هيئة إبدنة) كما يصل كذلك على هيئة أعمدة مستقيمة ومستطيلة المقطع تسمى «مربع بوحز».

- **المتيي:** وتباع على هيئة جذوع شجر تصلح لاستخراج الألواح منها، ولقد بلغ سعر الكندي ما بين ٦٢ إلى ٦٥ روبية. كما أن هناك شلامين من هذا النوع من الأخشاب تباع بالكورجة.

- **الجنقلي:** ويأتي على هيئة جذوع أشجار مستقيمة صالحة كقاعدة للسفن (بيص)، كما تأتي أحيانا على شكل ألواح وشلامين. وقد بلغ سعر الكندي منه ما بين ٥٠ إلى ٦٥ روبية. وهناك نوع يسمى جنقلي أبيض، وهو أرخص سعرا من الجنقلي الأسود أو البني، ولا يستخدم هذا الأبيض كقاعدة للسفن في الكويت.

- **مربع بوحز:** وهي أعمدة مستقيمة من خشب الفيني تستخرج بعد نشرها يدويا، وهي ذات أطوال مختلفة كانت تستخدم في أسطح السفن الشراعية وأسقف المنازل كذلك، وتباع بالوحدة بحسب المقاييس والأسعار التالية:

العمود الذي طوله ٢٠ قدما ومقطعة ٦ × ٤ بوصة يكلف ١٥ روبية.

العمود الذي طوله ١٥ قدما ومقطعه ٦ × ٤ بوصة يكلف ١٢ روبية.

كما تأتي هذه الأعمدة بحسب المقاس التالي:

الطول ٢٠ قدما والمقطع ٦ × ٣ بوصة.

- **الفن:** وينقسم إلى نوعين - فن أصل وفن إبراهيم. أما الأول فلا يأتي إلا على شكل جذع شجرة مستقيم يصلح كصار للسفن الشراعية، وأما النوع الآخر فيأتي على شكل أعمدة تصلح كعوارض ترفع عليها الأشرعة (الفرامن). وقد بلغ سعر صار (فن أصل) طوله ٢٥ قدما وحجمه ٥ كندي ما قيمته ١٤٧ روبية (عام ١٩٦٩). كما بلغ سعر عمود (فن إبراهيم) طوله ٣١ قدما وحجمه ٥ كندي ما قيمته ١١١ روبية.

- **خشب أحمر:** وهي ألواح منفصلة من خشب الفيني أو قطع من الأخشاب المستقيمة، وقد بلغ سعر الكورجة منه (٢٠ لوحا) حوالي ٣٣٠ روبية.

- **لوح همبة:** ويأتي على هيئة ألواح منفصلة قصيرة نسبيا تستخدم في الكويت كأطراف للمجاديف (الصفوف)، وقد بلغ ثمن اللوح الواحد حوالي ٧ روبيات، ومن أشهرها لوح «تارچيلي».

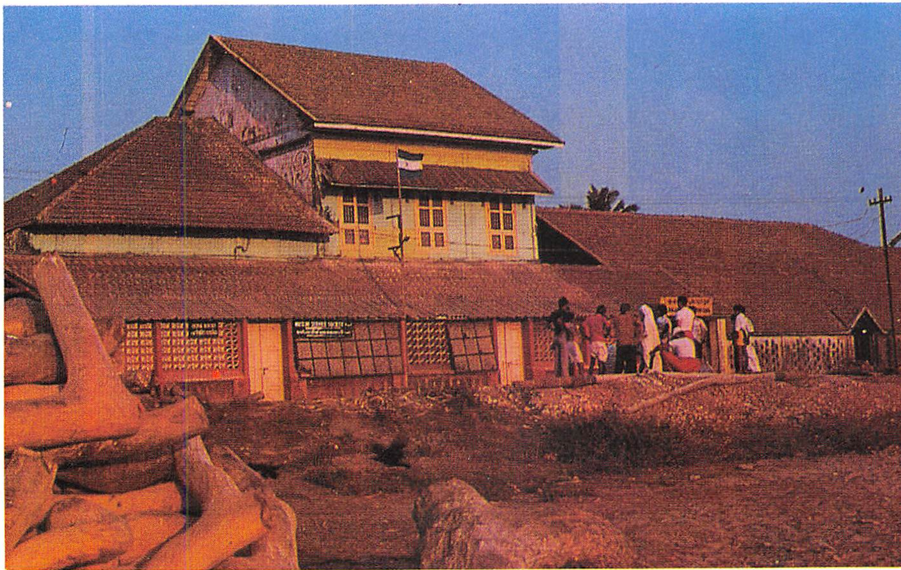
ويلاحظ عند شراء هذه الأخشاب التكاليف الإضافية التالية التي يجب أن تضاف إلى ثمن شراء الأخشاب قبل شحنها إلى الكويت:

- تكاليف النقل والنشر على هيئة ألواح، ففي عام ١٣٦٩ هـ (١٩٥٠م) كانت تكاليف نقل ونشر جذع شجرة حجمه ٢ كندي وثمنه ١٣٠ روبية ما قيمته ٤٠ روبية.

- تكاليف إيصال الخشب إلى السفينة (الشواش)، ففي عام ١٩٤٨ كانت أجرة نقل كمية من الأخشاب قيمتها ١١٨٦ روبية ما قيمته ٢٦ روبية.



إلى أعلى : بخار (أو عمارة) تاجر الأخشاب كنجي أحمد في كاليكوت حيث كان نواخذة الكويت يتجمعون فيها لشراء الأخشاب وشحنها للكويت ، وإلى أسفل : بخار التاجر الكويتي يوسف الصقر في كاليكوت قبل هدمه في التسعينيات من هذا القرن ، وقد كان أيضا مركز تجمع لتجار ونواخذة الكويت في الماضي .





التاجر يوسف صقر العبدالله الصقر



أما أجرة النقل بواسطة العربة (الكاري) فقد بلغ ٥ روبيات لمجموعة من الأخشاب قيمتها ٥٣٢ روبية.

- ضريبة الحكومة الهندية (Sale Tax) وقد بلغت ١,٥٪.

- عمولة البائع (سعي الدلال)، وقد بلغت ٢٪ على سعر الأخشاب.

جميع هذه التكاليف تضاف إلى قائمة البيع، بل حتى طعام العمال الذين يوصلون الأخشاب إلى الأماكن المختلفة تضاف إلى قائمة البيع.

تكاليف شحن الأخشاب إلى الكويت

تسمى أجرة شحن الأخشاب (Freight) في الكويت «بالنول». ولقد اختلفت أجرة شحن الأخشاب بحسب أطوالها وأشكالها وحجمها ووزنها. فالبدن (جمع إبدنة) والأعمدة (الصوارات) تكون أجرة شحنها بحسب حجمها أو وزنها، إذ بلغ سعر شحن «الكندي» منها في أوائل الخمسينيات حوالي ٣٢ روبية. كما بلغت أجرة شحن الطن الواحد منها أحيانا ما قيمته ١١٥ روبية. كذلك بلغ سعر شحن الطن الواحد من خشب الفيني (السكتلي) وألواح الهمبة ما قيمته ١٠٥ روبية.

وأما تكاليف شحن الصواري (الدقالة) فقد كان بحسب حجم الصاري وطوله، فالكندي الواحد كانت أجرة شحنه ما بين ٢٥ إلى ٣٠ روبية في حوالي عام ١٩٥٢. وعادة ما يكون شحن الصواري أكثر تكلفة من غيره من الأخشاب وذلك لضخامة مثل هذه الأخشاب وطولها مما يعيق السفينة أحيانا حين إبحارها في بحر متلاطم الأمواج، وأما الشلامين فقد كان ثمن شحنها بحسب عددهاوحجمها. وقد يطلب صاحب السفينة ثلث أو نصف ثمن شرائها كأجرة لشحنها، وهذا ما يعرف محليا «بثلث أو بنصف الخريد». وقد يستأجر أحد تجار الأخشاب سفينة ويشحنها كاملة بالشلامين لقاء مبلغ معين (قطوعة). ولقد كانت أجرة شحن ١٩ قطعة شلمان في عام ١٣٦٥هـ ما قيمته ٤ روبيات للشلمان الواحد. وقد تشحن مجموعة من الأخشاب مربعة المقطع ومتوسطة الطول بسعر ١٢٥ روبية للكورجة الواحدة، أو بالكندي بسعر ٣٦ روبية للكندي الواحد. وأما لوح الهمبة، وهو من أخف الألواح وزنا فقد بلغ ثمن شحن الكندي الواحد منه ما قيمته ٢٥ روبية. كما كانت أجرة شحن «مجدفات» من الساج ثلث الخريد، أي ثلث قيمة شرائها. وكمثال على شحن سفينة كويتية من الأخشاب نورد التالي:

- حمولة البوم «فتح الخير» للتاجر خالد عبد اللطيف الحمد وإخوانه من الأخشاب من ميناء كاليكوت على ساحل الهند الغربي إلى الكويت عام ١٩٤٨ بقيادة النوخذة عبد العزيز البرجس ما يلي:

نوع الخشب	السعر بالروبية الهندية
مربع بوحز (فيني)	١٤,٤٥٠٠
لوح فيني	٢٠٠٤
ساج جكي	٢٣٦٤
حطب ساج	١٣٥٨
حطب فيني	٢١٧٧
إجمالي	١٥٢,٤٠٣

علما بأن هذه السفينة كانت تحمل كذلك البضائع التالية:

حبال (كمبار)	ثمنها ١٧٩٧ روبية
حبال (بيطة)	ثمنها ٣٧٦٠ روبية
ربطة بامبو (باسكيل)	ثمنها ٧٠٢ روبية

Haji Ahmad Bin Haji Kunhi Ahmad,
MERCHANT & COMMISSION AGENT.

بسم الله الرحمن الرحيم

BEACH ROAD,
Calicut 3 ـ ـ 1948.

٣٤٦

Phone No. 213
Telegrams: "BURHAN"

العثمان

قائمة الحساب باسم جناب عبد الوهاب عبد العزيز المحترم
بيان حساب جلب البضائع محمل مع لوم عبد الله الملاهم

	Rs.	As.	Ps.	Rs.	As.	Ps.
موجب قائمة الساج عدد ٢٥				٤٦٢٨	١٢	٦
١٦ " " "				٤٦٥٠	٠	٦
" " ساج جكي عدد ١٢٩				٧٢٤٣	١٤	٠
" " مربع لوهن				٣٦٦٦	٤	٣
" " مربع شجر				١١٠٢	٤	٠
" " النوهن				٦٤٢١	٨	٠
" " كمبار سراب				٤٢٧٣	٧	٠
" " كمبار شوكات				٢٧٧٩	٤	٠
" " بيدط جوش ٨٢				١٩٠٠	١٤	٠
" " بيدط				٢٧٦٦	٥	٦
" " جوزي				٨٢٢	١	٠
" " صابر				٢٣٢٩٤	١٢	٦
" " صرف اللوم				٦٢٦٥	٩	٩
جملة				٦٩٨١٥	١	٠
كمبار بليتور				١٥٦٥	١١	
جملة صح				٧١٣٨٠	١٢	

الحاج أحمد كنجي

قائمة حساب للنوخذة عبدالوهاب العثمان تشمل شحنة من الأخشاب والحبال صادرة عن التاجر كنجي أحمد في كاليكوت ـ الهند عام ١٩٤٨



والتي قيمتها جميعا ٦٢٥٩ روبية، أي أن إجمالي قيمة حمولة هذه السفينة هي ٢٨,٥٩٩ روبية، وهذا يعني أن ثمن الخشب يشكل ٧٨٪ من ثمن البضاعة المنقولة على هذه السفينة.

وأما الأخشاب التي أرسلها النوخذة والتاجر عبد الوهاب عبد العزيز العثمان على البوم «فتح الرحمن» عام ١٩٤٨ بقيادة النوخذة عبد الله إبراهيم إسماعيل، فقد بلغ ثمنها ٧١,٣٨٠ روبية، منها ما قيمته ٢١,٢٨٩ روبية من الأخشاب المختلفة.

وأما التاجر عبد العزيز داوود المرزوق وإخوانه فقد أرسل من الأخشاب في البوم «المنصور» عام ١٩٤٨ بقيادة النوخذة علي حسن الشطي ما قيمته ١٧,٨٨١ روبية. بل إنه في العام ذاته قد أرسل من البضاعة (من خشب وحبال وجوادري وباسكيل وغيرها) على عدد من السفن الكويتية ما قيمته ٢١٠,٣٢٦ روبية موزعة على السفن التالية:

«الفاروق»	ما قيمته ٩٥٢٠ روبية
«فتح الكريم»	ما قيمته ١٢,٨٣٩ روبية
«مقبل»	ما قيمته ١١,٠٦٢ روبية
«سمحان»	ما قيمته ٥٠,١٩٩ روبية
«الميمون»	ما قيمته ٤٢,٤٢٠ روبية
«فتح الكريم»	ما قيمته ٢,٥١٩ روبية
«المختار»	ما قيمته ٣٤,٢٧٧ روبية
«المنصور»	ما قيمته ٤٦,٨٤٢ روبية
«ممتاز»	ما قيمته ٦٤٨ روبية

وأما في أواخر عام ١٩٥١ فقد اشترى النوخذة عيسى عبد الله العثمان من الأخشاب ما قيمته ٢٦,٧٤٢ روبية شحنها على البوم المسمى «محمودي» إلى الكويت.

وأما التاجر محمد عبد المحسن الخرافي فقد شحن البوم «ممتاز» من الأخشاب المختلفة ما قيمته ١٠,٦٤٦ روبية عام ١٩٤٨. كما كان ثمن شحن البوم «فتح الباري» (النول) والبالغ حمولته ٢١٥ طنا من الأخشاب ما قيمته ١٥,٥٥٠ روبية عام ١٩٥٤. وأما الكوتية الهندية (رقم E.P.31) والبالغ حمولتها ١٦٧ طنا، فقد كان ثمن شحن الأخشاب عليها ٥,٦٥٨ روبية عام ١٩٥٤.

وفي الثلاثينيات من هذا القرن كان وزن شحنة من الأخشاب نقلها البوم الكويتي «فتح الخير» بقيادة النوخذة عيسى بشارة حوالي ٤٠٠ طن. علما بأن حمولة هذه السفينة بلغ حوالي ٣٠٠٠ من من التمر.

فإذا قدرنا متوسط قيمة شراء شحنة سفينة كويتية متوسطة الحجم (٣٠٠٠من) من الأخشاب المختلفة هو ٢١,٠٤٣ روبية، ووزنها حوالي ٢٠٠ طن، وأن متوسط ثمن شحن هذه الأخشاب (النول) حوالي ٥٣٩٤ روبية، وأن هناك ما يقارب ٩٧ سفينة كويتية تقوم بنقل هذه الأخشاب كل عام (في الموسم)، وأن بعضها (حوالي ٢٠ سفينة منها) تقوم برحلتين إلى الهند (ساحل الملبار) في الموسم الواحد (مطراشين) لنقل الأخشاب، فإن عدد السفن الكويتية في كل موسم يقارب ١١٧ سفينة سفارة تنقل كميات مختلفة من الأخشاب، ومن ثمّ يمكن استنتاج التالي:

- كمية الأخشاب المختلفة الهندية التي وصلت الكويت عن طريق السفن الشراعية الكويتية عام ١٩٤٨ مثلا كان حوالي ٢٣,٤٠٠ طن.

- قيمة شراء هذه الأخشاب من الهند حوالي ٢,٤٦٢,٠٣١ روبية.

- تكاليف شحنها (النول) بلغ ما قيمته ٦٣١,٠٩٨ روبية، كما أن الضريبة (Sale Tax) التي تفرضها حكومة الهند على شراء الأخشاب (وهي ١,٥٪) بلغت حوالي ٣٦,٩٣٠ روبية في عام واحد (١٩٤٨).



إلى أعلى : في «بخار» تاجر الخشب (كنجي أحمد) في كاليكوت ، ويظهر في الصورة (في الوسط) كويا ابن كنجي أحمد ، وعن يمينه محمد سفّاري ، أحد النواخذة الإيرانيين ، وعن يساره المؤلف ، وإلى أسفل وعن اليمين : الدلال حسين محمود أحد تجار ميناء منقلور ، وإلى اليسار : عبدالله بارامي ، أحد تجار الأخشاب في مدينة كاليكوت يتحدث إلى صديقه سعد ، احد التجار المهره الذين يترددون على ميناء كاليكوت







ولم يكن نظام التأمين على البضاعة متبعا من قبل تجار الكويت الذين يشحنون بضاعتهم من الخشب على السفن الشراعية الكويتية، ولكن هناك من اتبع نظام التأمين على بضاعتهم (من الأخشاب) المشحونة على سفن غير كويتية مثل السفن الشراعية الهندية أو البواخر، غير أن هذا لم يتبع إلا في أواخر سنوات النقل الشراعي الكويتي في حوالي الأربعينيات والخمسينيات من هذا القرن.

تكاليف صناعة السفن في الكويت

تختلف تكلفة بناء سفينة شراعية في الكويت باختلاف نوعها وحجمها، فسفينة الغوص على اللؤلؤ مثلا أقل تكلفةمن سفينة السفر أو القطاعة. كما أن تكلفة بناء سفينة معينة يعتمد على الوقت الذي بنيت فيه. فحين قامت الحرب العالمية (الأولى والثانية) أصبح الحصول على الأخشاب اللازمة لصناعة السفن في الكويت صعبا مما أدى إلى ارتفاع أسعار بناء السفن نتيجة لذلك. كما أنه في الوقت الحاضر، وبعد أن منعت حكومة الهند تصدير الأخشاب إلى الخارج، أصبح بناء سفينة من نوع البوم مثلا أمرا صعبا لعدم توافر أخشاب الساج الطويلة اللازمة لصنع مثل هذه السفينة. كما أصبح الحصول على قاعدة (بيص) للسفينة من خشب الجنقلي أمرا صعبا كذلك. وفيما يلي محاولة لإعطاء فكرة عن تكلفة بناء سفينتين في الكويت، إحداهما من نوع البوم السفّار، والأخرى من سفن الغوص على اللؤلؤ وهي السنبوك، وذلك خلال فترات مختلفة هي عام ١٩٣٧، وعام ١٩٨٧ وعام ١٩٩٧.

أولا: تكاليف بناء بوم سفّار في الكويت عام ١٩٣٧

كان من الممكن في ذلك الوقت (١٩٣٧) أن يذهب صاحب السفينة بنفسه إلى مدينة كاليكوت في الهند لشراء الأخشاب بعد أن ينتقيها ثم يشحنها علي إحدى السفن المتجهة إلى الكويت، فيضمن بذلك جودة الأخشاب وقلةتكلفتها مقارنة بشرائها من تجار الخشب في الكويت.

ويمكن حساب تكلفة الأخشاب اللازمة لبناء السفينة كما يلي:

القاعدة (البيص) ٦٣ قدما حوالي ٣٥٠ روبية هندية.

الأخشاب اللازمة لهيكل السفينة الخارجي حوالي ١٠ بدنة (وكل بدنه بها ٦ - ٨ ألواح) وبسعر البدنة الواحدة حوالي ٣٠٠ روبية، وبذا تكون تكاليف الهيكل الخارجي حوالي ٣٠٠٠ روبية.

الأخشاب اللازمة لسطح السفينة (٨ بدنة) حوالي ٢٤٠٠ روبية.

الأضلع اللازمة لهيكل السفينة (الشلامين) حوالي ٢٠ كورجة (الكورجة حوالي ٢٠ قطعة من الأخشاب) بسعر ٤٠ روبية للكورجة وبإجمالي قدره ٨٠٠ روبية.

تكاليف خشبة المقدمة والمؤخرة (ميل صدر وتفر) حوالي ٤٠٠ روبية.

تكاليف الصوارات حوالي ١٠٠٠ روبية.

الصاري (الكبير) حوالي ٨٠٠ روبية والقلمي (الصغير) حوالي ٢٠٠ روبية.

قارب النجاة (الماشوه) حوالي ٥٠٠ روبية.

السكان حوالي ٢٠٠ روبية.

خزانات الماء الخشبية حوالي ٢٠٠ روبية.

آلة الدوار حوالي ١٠٠ روبية.

العبيدار والفلس والبكرات (القفافي) حوالي ١٥٠ روبية.

المسامير بأنواعها حوالي ٣٠٠ روبية.

الچرخ والديرة وغيرهما من الأدوات التي تستورد من الهند حوالي ٢٠٠ روبية.





إلى أعلى : مجموعة من الأخشاب تسمى «شوّاش» يجري دفعها بواسطة البحارة إلى داخل «النقعة» في الكويت في حوالي عام ١٩٣٩ ، وإلى أسفل : الأخشاب بعد أن وصلت النقعة .



الأشرعة جميعها حوالي ١٠٠٠ روبية.

مواد أخرى لطلاء السفينة وقلفطتها حوالي ٣٠٠ روبية.

أجرة القلاليف (وعددهم ١٥ قلافا يتقاضى الواحد منهم ٣ روبيات في اليوم ولمدة ٥٠ يوما) حوالي ٢٢٥٠ روبية.

أجرة الأستاد (٦ روبيات في اليوم) حوالي ٣٠٠ روبية.

الحبال اللازمة للسفينة حوالي ٢٥٠ روبية.

طعام القلاليف (لمدة شهرين) حوالي ١٨٠ روبية.

وبذلك يكون إجمالي تكلفة سفينة من نوع البوم السفّار متوسطة الحجم (قاعدتهاحوالي ٦٣ قدم) حوالي ١٤,٨٨٠ روبية هندية، وهي التقديرات التي حصلت عليها من صانع السفن الأستاد علي عبد الرسول. وبمقارنتها بما وضعه القبطان ألن فليزر في كتابه «أبناء السندباد». كتقدير لبناء سفينة من نوع البوم السفّار (قاعدتها حوالي ٦٠ قدم) وهي البوم «بيان» ملك النوخذة علي النجدي في العام ١٩٣٧، نجد التقارب في التكلفة. ولقد كان تقدير ألن فليرز كالتالي:

تكاليف الأخشاب (بأنواعها) حوالي ٦٠٠٠ روبية.

تكاليف القلاليف والأستاد حوالي ٢٨٠٠ روبية.

تكاليف الأشرعة جميعها حوالي ٢٠٠٠ روبية.

تكاليف الصاري الكبير والصغير حوالي ١٠٠٠ روبية.

تكاليف قارب النجاة حوالي ٢٠٠ روبية.

تكاليف الدوار والبوصلة وصندوق الطبخ (السريدان) وخزانات الماء والمراسي حوالي ٣٤٠ روبية.

تكاليف الدهان للسفينة وقلفطتها حوالي ١٠٠ روبية.

تكاليف القارب الصغير (الكيت) حوالي ٦٠ روبية.

وبذلك يكون معدل تكاليف السفينة «بيان» حوالي ١٢,٥٠٠ روبية، ويضيف ألن أنه وبعد بناء هذه السفينة تصبح قيمتها حوالي ١٤,٠٠٠ روبية فيما لو أراد صاحبها بيعها.

وأما إذا ما أردنا تكلفة تقريبية لبناء مثل هذه السفينة في عام ١٩٨٧ فيمكن حساب كلفتها كما يلي:

سعر القاعدة حوالي ٣٠٠ دينار كويتي.

سعر الأخشاب وغيرها من المواد ٦٥,٠٠٠ دينار كويتي.

تكاليف القلاليف (بمعدل ٥ دنانير للقلاف الواحد ولمدة ٦ أشهر)، حوالي ١٣,٥٠٠ دينار كويتي.

وذلك بإجمالي قدره حوالي ٨١,٥٠٠ دينار كويتي (كأقل تكلفة لبناء مثل هذه السفينة التي قد يصل بناؤها اليوم إلى حد أقصى هو ٢٥٠,٠٠٠ دينار كويتي).

ثانيا: تكلفة صناعة سفينة غوص من نوع السنبوك في حوالي العام ١٩٣٧

القاعدة (٤٠ قدم) حوالي ٥٠ روبية.

الأخشاب اللازمة لبناء هيكل السفينة الخارجي حوالي ٢٥٠٠ روبية (١٠ بدنه).

الأخشاب اللازمة لسطح السفينة حوالي ١٧٥٠ روبية (٧ بدنه).

الشلامين (الأضلاع) اللازمة حوالي ٤٠٠ روبية (١٠ كورجة).

تكاليف الصوارات حوالي ١٠٠ روبية.

© N.M.M.

إلى أعلى : «عمارة» للأخشاب في الكويت في حوالي عام ١٩٣٩ ، وإلى الأسفل وعن اليمين : سلمان بن الأستاذ أحمد بن سلمان ، أحد تجار الأخشاب في الكويت ، وقد أخذت له هذه الصورة في أواخر السبعينيات حين كان في عمارته القديمة بالقرب من مسجد ابن خميس ، وعن اليسار : مجموعة من الألواح الخشبية وتحتها مجموعة من الأخشاب من نوع «مربع أبوحز» .





الصاري الكبير والصغير حوالي ١٠٠ روبية.

لوازم أخرى متفرقة حوالي ٥٠٠ روبية.

أجرة القلاليف حوالي ٦٠٠ روبية.

وبذلك يكون إجمالي تكاليف مثل هذه السفينة حوالي ٦٠٠٠ روبية.

أما إذا ما أريد بناء مثل هذه السفينة عام (١٩٨٧)، فيقدر الأستاد علي عبد الرسول تكلفتها بحوالي ١٧,٠٠٠ دينار كويتي.

ثالثا: تكلفة بناء سفينة من نوع البوم السفار عام ١٩٩٧.

في الوقت الحاضر (١٩٩٨) ليس هناك أخشاب متوافرة في الكويت تصلح لبناء السفن، وذلك لمنع حكومة الهند تصدير الأخشاب منها إلى العالم حفاظا على سلامة البيئة لديها. وما يخرج منها من كميات قليلة يتطلب رخصة خاصة من هذه الحكومة، ومع ذلك فهناك كميات من الأخشاب الهندية متوافرة لدى بعض التجار في بعض الدول الخليجية.

وحين أمر صاحب السمو أمير البلاد الشيخ جابر الأحمد الصباح ببناء سفينة تحل محل البوم «المهلب» الذي أحرقه الغزاة العراقيون عام ١٩٩٠، قامت حكومة الكويت بطلب كمية من الأخشاب اللازمة لصنع هذه السفينة من حكومة الهند مباشرة، وبعد سنة وصلت هذه الكمية. ولقد استغرق بناء هذه السفينة عاما كاملا، وكان عدد القلاليف الذين باشروا بناء هذه السفينة ٢٤ قلافا إضافة إلى الأستاد. ولقد كان طول قاعدة هذه السفينة ٢٠,١٢ مترا (حوالي ٦٦ قدما).

أما تكلفة بناء هذه السفينة فهي كالتالي:

- ثمن الأخشاب وتكاليف شحنها للكويت حوالي ١٣٥,٠٠٠ دينار كويتي.

- أجرة القلاليف الكويتيين والأستاد (مع اكرامية صاحب السمو الأمير) حوالي ٥٥,٠٠٠ دينار كويتي.

- أجرة القلاليف الهنود (وعددهم ٢٥ قلافا) حوالي ٤٤,٠٠٠ دينار كويتي.

- أجور متفرقة وتشمل شراء أدوات كهربائية وطعام القلاليف وإعداد الموقع الذي تقف عليه السفينة حوالي ٦٦,٠٠٠ دينار كويتي.

وبذلك يكون إجمالي تكلفة بناء «المهلب الجديد» في عام ١٩٩٦/١٩٩٧ حوالي ٣٠٠,٠٠٠ دينار كويتي.

رابعا: تكلفة بناء سفينة من نوع السنبوك عام ١٩٩٧

يتطلب بناء سفينة من نوع السنبوك (طول قاعدتها حوالي ٣٠ قدما) ما يعادل ١٢,٠٠٠ دينار كويتي، وهذا يتضمن سعر الأخشاب وتكاليف استيرادها من الخارج وأجرة القلاليف كذلك.

ولا يكلف إنزال سفينة جديدة إلى البحر في الماضي أية مبالغ إضافية ذات بال، إذ أن صاحب السفينة يعتمد على مساعدة أهل الكويت من بحارة ونواخذة وقلاليف لإنزال سفينته، وهو عمل يقوم به هؤلاء الناس بلا مقابل.

عمارة الأوقاف سابقا (عمارة العيسى حالياً) على ساحل الخليج في الكويت





تكاليف صيانة السفن (الدركال)

كان نظام الأجرة اليومية متبعا في الكويت لدفع أجرة القلاف أو الأستاد الذي يقوم بصيانة السفن الشراعية، فحين يطلب صاحب السفينة من بعض الأستاديه صيانة سفينته فإن مجموعة منهم تقوم بهذا العمل. وقد يكون ضمن هذه المجموعة بعض القلاليف الذين لايطلق عليهم استادية نظرا لانهم لم يصمموا ولم يشرفوا على صنع سفينة تجعلهم في مصاف الأستادية، ولم يركبوا على سطح السفن الشراعية السفّار لإصلاح أي عطل يطرأ عليها خلال رحلتها الموسمية. لذا اختلفت أجرة (أو يومية) الأستاد عن القلاف حين صيانة السفن (وحين صنعها كذلك). ولقد تراوحت أجرة أو يومية الأستادية والقلاليف الذين عملوا في صيانة السفن من روبية واحدة في اليوم خلال العشرينيات والثلاثينيات إلى ١٠ و١٢ و١٨ روبية في حوالي عام ١٩٤٧.

وعادة ما يقوم صاحب السفينة بتوفير وجبة إفطار وغداء لهؤلاء الأستادية والقلاليف. وكلما زادت خبرة الأستاد في عمله زادت أجرته اليومية تبعا لذلك (راجع الجدول المرفق). ولقد بلغت تكاليف صيانة سفينة من نوع البوم (المحمدي للنوخذة عيسى العثمان) عام ١٩٤٧ ما قيمته ٥٣٠ روبية، عمل في إصلاحها ثمانية قلاليف لمدة أسبوع تقريبا.

ولا يتوقف عمل القلاليف في إصلاح السفن في الكويت، بل حتى خلال رحلاتها الموسمية في البنادر المختلفة، إذ يقوم أستاد السفينة بإصلاحها وصيانتها حسبما يراه ضروريا. كما يقوم أستاد آخر من سفينة أخرى بمساعدته في عمله أحيانا دونما أجرة أو مكافأة يحصل عليها. ولايتقاضي الأستاد أجرا على صيانة السفينة في هذه الحالة زيادة على السهم والنصف أو السهمين الذي يحصل عليهما في نهاية الرحلة. أما تنظيف جسد السفينة من العوالق البحرية التي تلتصق بجسدها خلال الرحلة، وطلاء أسفل السفينة «بالشونة» فهذا عمل يقوم به البحارة ولايشاركهم فيه الأستاد. كما أن البحارة لايحصلون على أجرة لقاء عملهم هذا إضافة إلى السهم الواحد الذي يحصلون عليه بعد نهاية كل رحلة.

ولابد لكل سفينة من صيانة وقلفطة ألواحها قبل إنزالها إلى البحر في بداية كل موسم، كما يتم استبدال المسامير القديمة بأخرى جديدة، أو إصلاح أحد الألواح القديمة، وهذا عمل يقوم به أستاد السفينة قبل بدء الرحلة، وقد يستعين بعدد من القلاليف لمساعدته في عمله هذا.

فإذا كان هناك ما يقارب ١٣٩ سفينة سفّار كويتية ذهبت إلى الهند وأفريقيا عام ١٩٤٨، وكان معدل تكلفة صيانتها في مختلف البنادر في الموسم الواحد حوالي ١٧٠ روبية، فإن تكلفة صيانة هذه السفن جميعها خلال موسم واحد حوالي ٢٣,٦٣٠ روبية.



إلى أعلى: عمارة عيال بارامي في ميناء كاليكوت كما تبدو هذه الأيام، وقد كانت مقصد العديد من تجار ونواخذة الكويت في العشرينيات والثلاثينيات من هذا القرن.

بيان شغل الاستادية يوم الخميس

١٢	حجي علي
٣٠	نقي
٢٤	حجي حسن
٦٦	ابراهيم عرادي
١٤٤	جاسم عبدالرسول
٢٨٢	
٦٦	محمد مترول
٨٨	علي لانكاوي
٨٤	احمد محفوظ
٥٢٠	

جدول يبين يومية الأستادية والقلاليف الكويتيين الذين قاموا بصيانة البوم «المحمدي» للنوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٧

تطور أعداد وتكاليف بناء السفن في الكويت
(١٩٠٦ - ١٩٥١م)

يبين هذا الجدول أعداد السفن التي تم صنعها في الكويت (على اختلاف أنواعها وأحجامها)، وتكاليف صنعها منذ عام ١٩٠٦م وحتى عام ١٩٥١م.

ولقد استعان المؤلف في إعداد هذا الجدول بالتقارير الأقتصادية التي أعدها المعتمد السياسي البريطاني في الكويت (The Persian Gulf Trade Reports)، كما استعان بالمعلومات التي وفرها له العديد من نواخذة الكويت، ومن بعض تجار السفن الشراعية الكويتيين أيضا. كما حوى هذا الجدول على بعض المعلومات المتفرقة والتي لها علاقة بالتراث البحري الكويتي.

ويجدر بالذكر هنا أن الجنيه الأسترليني(£) كان يعادل ١٥ روبية هندية آنذاك، كما كانت الروبية الهندية آنذاك تعادل ما قيمته ٢٠ شلنا أفريقيا (سواحلي).

السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
١٩٠٦-١٩٠٧	؟	؟	يلاحظ في هذا العام أن السفن الكويتية كانت في زيارة لموانى الساحل الأفريقي الشرقي، ولربما ساعد هذا صناعة السفن الشراعية السفارة في الكويت.
١٩٠٧-١٩٠٨	؟	؟	- انخفاض الواردات على السفن الشراعية الكويتية من نوع البغلة. - تشبع سوق الكويت بالأخشاب الهندية. - لا توجد «وشارات» للبغلة الكويتية. - انخفاض في تصدير التمور للخارج بواسطة السفن الشراعية الكويتية. - سوق اللؤلؤ غير مزدهر في الكويت، وقد أراد الشيخ مبارك تحديد قيمة «السلف» للغواصين ولكنهم رفضوا ذلك.
١٩٠٨-١٩٠٩	؟	؟	- كانت البغال وربما الأبوام تدخل شط العرب لنقل التمور.



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			- يوجد حوالي ٢٠ سفينة متخصصة في نقل المياه الحلوة من شط العرب للكويت بعد أن بدأت السفن في نقل الماء العذب التي أصبحت عملا يدر سنويا ما قيمته ٣٩,٠٠٠ روبية. - لا يوجد طلب على الأخشاب، ربما لأن الأخشاب الموجودة في الكويت تكفي لحاجة الكويت.
١٩٠٩-١٩١٠	١٢ سفينة كبيرة لنقل الماء العذب. ١٥ سفينة صغيرة للماء أيضا	؟	- صناعة السفن مزدهرة في الكويت، والفائض منها يصدر إلى تجار من البحرين وموانى ساحل فارس (حوالي ١٠ سفن بيعت للموانى الإيرانية). - ازدياد استيراد الأخشاب من الهند. - أصبح ماء شط العرب يعتمد عليه في الكويت.
١٩١٠-١٩١١	؟	؟	يوجد في الكويت حوالي ٣٣٥١ سفينة ما بين صغيرة وكبيرة بالإضافة إلى سفن الغوص على اللؤلؤ.
١٩١١-١٩١٢	من ٦٥-٧٠	١٥٠,٠٠٠ (١,٥ لاك)	- معظم السفن التي صنعت هذا العام كانت سفن للغوص. - حوالي ٣٧٧٦ سفينة وصلت إلى الكويت هذا العام. - أصدر الشيخ مبارك أمرا بجعل الروبية الهندية العملة الرسمية في الكويت.
١٩١٢-١٩١٣	١٢٠	٤٠٠,٠٠٠	- ١٢٠ سفينة صنعت هذا العام، منها ١٠٠ سفينة للغوص على اللؤلؤ والباقي لنقل الماء وللنقل الشراعي. - في الكويت حوالي ٨٠٠ سفينة غوص وكان بحارتها نصفهم من الكويت والنصف الآخر من رجال البادية ومن البلدان الخليجية الأخرى. - بحارة الغوص في الكويت ما بين ١٨,٠٠٠ -



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			٢٠,٠٠٠ رجل، وعدد سكان الكويت حوالي ٥٠,٠٠٠ نسمة.
١٩١٣-١٩١٤	٤٢	١٥٠,٠٠٠	- صنع العديد من السفن للغوص وللنقل الساحلي، وكذلك ٣ سفن كبيرة تم صنعها من نوع البوم السفّار (حمولتها حوالي ٥٠٠٠ منّ). - قل عدد السفن المصنوعة هذا العام بسبب تردي سوق اللؤلؤ العالمي نتيجة لقيام الحرب العالمية الأولى.
١٩١٤-١٩١٥	؟	؟	- قل استيراد الأخشاب من الهند بسبب منع الحكومة الهندية (الانجليزية) تصديره بسبب الحرب. - لم يبع تجار اللؤلؤ الكويتيون محصولهم هذا العام ولا محصول العام الذي سبقه.
١٩١٥-١٩١٦	٧	٩٩,٠٠٠	- تم صنع سبعة أبوام سفارة للنقل الشراعي، كما تم صنع عدد كبير من الأبلام والمهاييل لأهالي القصبة لاستخدامها في شط العرب.
١٩١٦-١٩١٧	٣٣	٢٤٧,٥٠٠ (£16,500)	- من السفن التي صنعت هذا العام عدد: ٢ بوم سفار كبير ٥ بلم كبيرو٢٦ مهيله - نشطت السفن الشراعية الكويتية في نقل البضائع والمؤونة بعد أن قل عدد البواخر القادمة للكويت لاستخدامها في الأنشطة العسكرية. - زيادة في استيراد الأخشاب من الهند بعد أن رفع عنه الحظر. - الغوص جيد بالرغم من عدم توافر الغاصة بما فيه الكفاية.
١٩١٧-١٩١٨	١٦	؟	- تم صنع السفن التالية: ٢ بوم سفار كبير الحجم.



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			١ بوم سفار متوسط الحجم . ٢ بوم سفار صغير الحجم . ١ بلم كبير . ١٠ بلم صغير . - زاد حجم التجارة في الكويت بسبب تصدير البضائع إلى بادية نجد .
١٩١٩-١٩١٨	٧	؟	تم صنع السفن التالية : ٣ أبوام سفّارة كبيرة . ٢ بوم سفار متوسط . ٢ بلم كبير . - كانت أجرة القلاف ٦ روبيات في اليوم، وأجرة الأستاد ١٠ روبيات في اليوم .
١٩٢٠-١٩١٩	٢٦	٢٣٢,٥٠٠ (£15,500)	- تم صنع السفن التالية : ١ بوم سفار حمولة ٥٠٠٠ من بسعر ٤٠,٠٠٠ روبية . ١ بوم حمولة ٣٠٠٠من بسعر ٣٠,٠٠٠ روبية . ١ بوم حمولة ١٥٠٠ من بسعر ٢٠,٠٠٠ روبية . ١٠ أبوام حمولة ما بين ١٠٠٠-١٢٠٠منّ بسعر عشرة ألاف روبية للواحد . ٦ بلم حمولة ما بين ٥٠٠-١٠٠٠من بسعر الواحد ٣٠٠٠ روبية . ٧ بلم حمولة ما بين ٢٠٠-١٥٠منّ . (ملاحظة : قد تكون هذه الأسعار مبالغا فيها قليلا) . - كانت أجرة القلاف ما بين ٨-١٠ روبيات . - موسم الغوص هذا العام كان سيئا بسبب المقاطعة ومنع المسابلة مع نجد، ومنع الملك عبد العزيز السفن الكويتية من الاقتراب من المغاصات القريبة من سواحله .



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
١٩٢٠-١٩٢١	١٢	١٩٣,٠٠٥ (£12,867)	- في هذا العام وقعت معركة الجهرة. - تم صنع: ١ بوم سفار كبير. ١١ بوما سفارا متوسطا. - في الكويت حوالي: ٢٠٠ سفينة شراعية (إضافة إلى سفن الغوص) منها ٦٠ مافوق ١٠٠ طن (١٥٠٠ من)، ٨ ما فوق ٣٠٠ طن (٤٠٠٠من)، ٢٠ ما فوق ٢٣٠ طنا (٣٠٠٠ من). كما كان هناك حوالي ٧٠٠ سفينة غوص والباقي سفن لصيد الأسماك وللنقل الساحلي. - مقاطعة بن سعود للكويت أثرت في الحركة التجارية في الكويت وبخاصة التصدير إلى نجد وحائل.
١٩٢١-١٩٢٢	٣٦	٩٦,٣٠٠ (£6420)	- معظم السفن التي صنعت كانت صغيرة الحجم، منها ١٦ سفينة ما فوق ٢٠ طنا، والباقي ما فوق ٨٠ طنا. - الغوص سيئ، وهناك حوالي ٣٢٠ سفينة غوص، والخوف من اللؤلؤ الصناعي الياباني موجود في الكويت.
١٩٢٢-١٩٢٣	١٤	٣٨,١٠٠ (£2540)	- من السفن التي صنعت هذا العام، ستة منها حمولتها ما فوق ٨٠ طنا، والباقي أقل من هذا. - مازال الغوص سيئا هذا العام.
١٩٢٣-١٩٢٤	٢٣	١٢٠,٠٠ (£8000)	- تم صنع السفن التالية: ٢ ما فوق ١٠٠ طن. ١٥ ما فوق ٥٠ طنا. ٦ ما فوق ١٥ طنا. - الغوص أفضل من العام السابق. - التجارة مع البادية(المسابلة) متوقفة.
١٩٢٤-١٩٢٥	٢٤	١١٦,٢٥٠ (£7750)	تم صنع السفن التالية: ٥ منها حوالي ٧٠ طنا.



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			١٦ منها حوالي ٤٠ طنا . ٣ منها حوالي ٢٠ طنا . - الغوص سيئ هذا العام .
١٩٢٦-١٩٢٥	٤٦	٢٤٧,٩٩٥ (£16,533)	- تم صنع السفن التالية : ٣ منها حمولتها حوالي ١٥٠ طنا . ٢٠ منها حمولتها حوالي ٨٠ طنا . ٣ منهاحمولتها حوالي ٤٥ طنا . ٢٠ منها حمولتها حوالي ٣٠ طنا . - سوق اللؤلؤ سيئ هذا العام .
١٩٢٧-١٩٢٦	٣٣	٢٠,٧٠٠ (£1380)	- واحدة من السفن التي صنعت هذا العام حمولتها حوالي ٨٠ طنا ، والباقي سفن صغيرة . - الغوص كان أسوأ مما كان عليه (هذا العام) .
١٩٢٨-١٩٢٧	٤٠	٦٧,٠٠٥ (£4467)	- واحدة من السفن كانت حمولتها ٩٠ طنا والباقي سفن صغيرة . - الغوص أفضل من العامين السابقين .
١٩٢٩-١٩٢٨	٤٨	١٣٤,٢٠٥ (£8947)	- من السفن التي صنعت هذا العام سفينة واحدة تعمل بالمحرك (لنج) حمولتها ٤٠ طنا ، كما تم صنع ٦ سفن حمولة الواحدة منها حوالي ٩٠ طنا ، أما الباقي فكانت سفنا صغيرة . - يوجد في الكويت حوالي ٥٠ بوم ماء يعمل في نقل مياه الشط العذبة للكويت .
١٩٣٠-١٩٢٩	٢١	٣٩,٤٠٥ (£2627)	- تم صنع السفن التالية : ٥ سفن لها محركات (لنجات) ، واحد منهاحمولته ١١٥ طنا ، والباقي سنابيك للغوص طول الواحد منها ٤٠ قدما ، بالإضافة إلى عدد من السفن الصغيرة . - تم بناء يخت للشيخ أحمد الجابر طوله ٦٥ قدما وله محرك .



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			- سوق اللؤلؤ مازال سيئا .
١٩٣٠-١٩٣١	١٥	٣١,٢٠٠ (£2080)	- من السفن التي صنعت هذا العام منها ٣ سفن حمولة الواحدة منها ١٠٠ طن، والباقي سفن غوص مثل الشواعي والسنابيك . - تم صنع لنجات صغيرة لإنزال البضائع من البواخر . كما تم صنع لنجات للطواويش الذين يزورون المغاصات . - في ١٠ مايو ١٩٣١ تم إنزال يخت الشيخ أحمد الجابر الأول إلى البحر وسط احتفال شعبي كبير . - قلت قيمة سنبوك طوله ٧٠ قدما هذا العام من ٤٠٠٠ روبية إلى ٢٥٠٠ روبية . - الغوص سيئ جدا هذا العام، وقد اضطر بعض تجار اللؤلؤ لبيع أملاكهم .
١٩٣١-١٩٣٢	٢٧	٦٠٧,٥٠٠ (£40,500	- واحدة من السفن التي صنعت هذا العام كانت حمولتها حوالي ١٩٢ طنا، والباقي سفن صغيرة . - عام ١٩٣٢ كان بصفة عامة أفضل من عام ١٩٣١، وقد جاءت الطلبات لصنع السفن السفارة مما ساعد الصناعة في الكويت. وقد تم صنع جميع أنواع السفن هذا العام ما عدا البتيل . - لا أحد يشتري اللؤلؤ في الأسواق العالمية .
١٩٣٢-١٩٣٣	٤	٤٢٥,٠٠٠ (£35,000)	- واحدة منهاحمولة ١٧٠ طنا . - مازالت الأزمة الاقتصادية العالمية تؤثر على الوضع الاقتصادي في الكويت، والتجارة مع البادية متوقفة، واللؤلو سوقه كاسد . - في عام ١٩٣٢ طلب الشيخ أحمد الجابر بناء يخت جديد له نظرا لأن اليخت الذي صنع له في العام ١٩٣١ لم يكن سريعا، وذلك لمساعدة صناعة السفن على الاستمرار، وكان طوله ١٠٠ قدم وعليه مدفع في المقدمة، وكان شكله جذابا وعليه كشاف من



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			الأمـام، وقـد تم إنزاله في يوم ١١ من أبريل ١٩٣٢، وله محرك قوته ٧٥ حصانا. أما اليخت الأول فقد استدخله أحمد بن سلمان الأستاد وحوله إلى بوم سفار بعد أن وضع المحرك الذي فيه في يخت الشيخ أحمد الجديد، وكان إنزال اليخت الجديد في احتفال شعبي كبير.
١٩٣٣-١٩٣٤	؟	؟	- صناعة السفن شبه ميتة هذا العام (١٩٣٤) بسبب كساد الغوص. - تم صنع سفن صغيرة للعراق لاستخدامها في صنع جسر جديد بالقرب من العمارة. كما تم التعاقدمع صناع السفن الكويتيين من قبل سلطات ميناء البصرة على صنع سفينة خصوصية لها محرك لسلطات الميناء، تم تصفيح أسفلها بالحديد للوقاية من الرصاص. - فشل موسم الغوص هذا العام.
١٩٣٤-١٩٣٥	١٢	١,٢١٠,٥٠٠ (£80,700)	- واحدةمنها حمولتها ٣٠٠ طن (بوم سفار). - أجرة القلاف هذا العام كانت ٢,٥ روبية في اليوم وأجرة الأستاد كانت ٥ روبيات في اليوم. - صناعة السفن غير مزدهرة، وأصبحت سفينة الغوص لا تساوي ثلث قيمتها في الأعوام السابقة. - هناك طلب على السفن الكويتية من موانى الخليج ومن المكلا (اليمن) ومن كراتشي كذلك.
١٩٣٥-١٩٣٦	٤٠	١,٥١٣,٥٠٠ (£100,900)	- ٢ منها حمولة الواحدة ٢٣٠ طنا (أبوام سفارة). - الصناعة مزدهرة هذا العام نظرا للسمعة الحسنة التي يتمتع بها أستادية الكويت، والطلب على السفن الكويتية مستمر من خارج الكويت.
١٩٣٦-١٩٣٧	٢٣	١,١٥٨,٧٥٠ (£77,250)	- واحدة من السفن بوم سفار حمولة ٢٤٠ طنا. - أجرة القلاف ٣ روبيات.



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			- أجرة الأستاذ ٦ روبيات . وهناك تحسن في أجرة القلاف هذا العام .
١٩٣٨-١٩٣٧	٤٩	١,٠٥١,٥٠٠ (£70,100)	- واحدة من السفن حمولتها ٢٤٠ طنا (بوم سفار) وأجرة القلاف ٣,٥ روبية في اليوم والأستاذ ٧ روبيات في اليوم . - الصناعة في تحسن ، والقلاليف يعملون طول العام .
١٩٣٩-١٩٣٨	١١	١٨٠,٠٠٠ - ٤٥٠,٠٠٠ (£12,000-30,000)	- تم صنع ١١ سفينة كبيرة (بوم سفار) بالإضافة إلى عدد من السفن الصغيرة أجرة القلاف ٣,٥ روبية في اليوم وأجرة الأستاد ٧ روبيات في اليوم - هناك حوالي ١٠٠ بوم سفّار كويتي يبحر إلى موانى الهند وأفريقيا في الموسم .
١٩٤٠-١٩٣٩	١٩	١٥٠,٠٠٠ -٤٥٠,٠٠٠ £15,000-30,000	- تم صنع ١٩ سفينة كبيرة سفارة بالإضافة إلى عدد كبير من السفن الصغيرة . - قامت الحرب العالمية الثانية - أكبر التجار صناعة للسفن في الكويت هم : - الصقر - ثنيان الغانم وأخوه محمد - شاهين الغانم - أحمد بن سلمان الأستاد
١٩٤١-١٩٤٠	؟	؟	- في عام ١٩٣٩ تم إنشاء شركة ماء الكويت لنقل مياه شط العرب للكويت ، وطلبت هذا العام أخشاب من الهند لصنع العديد من أبوام الماء .
١٩٤٢	٢٤ سفينة/ ١٨٠ دوبه		- قام صناع السفن بقيادة أحمد بن سلمان بصنع ٢٤ بلما حمولة الواحد منها ١٧٠ طنا للحلفاء + ٧٠



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			خزان ماء خشبي سعتها ما بين ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ جالون. كما تم تركيب وصنع ١٨٠ دوبة (Barges) سعة الواحدة ٨٠ طنا للحلفاء. - كما تم استخدام ١٢ سفينة كويتية وجهزت كسفن لكشف الألغام البحرية، كما قام قلاليف الكويت بإجراء الصيانة والإصلاحات للعديد من السفن.
١٩٤٣	٧	٣٥,٠٠٠	- مازال العمل قائما لصنع «دوب» للحرب من قبل أحمد بن سلمان وقلاليفه. - ٤ سفن كويتية غرقت في البحر هذا العام. - عدد سكان الكويت بلغ حوالي ٨٠,٠٠٠ نسمة.
١٩٤٤	؟	؟	مازال أحمد بن سلمان وقلاليفه يصنعون «الدوب» للحلفاء، كما تم صنع العديد من سفن الماء. - لايوجد خشب جديد يصل الكويت من الهند بسبب ظروف الحرب ومنع تصديره من قبل حكومة الهند. - هناك حوالي ٢٨ بوم ماء يعمل في نقل مياه الشط العذبة للكويت. - كثير من السفن لاتوجد أخشاب لإصلاحها.
١٩٤٥	؟	؟	- مازال الخشب اللازم لصناعة السفن لايصل من الهند إلى الكويت، وبخاصة خشب الساج، وهذا أثر بدوره في صناعة السفن. - لم يصنع سوى العديد من سفن الماء هذا العام وجميعها لشركة ماء الكويت. - نظرا لقلة عدد البواخر التي تصل إلى الكويت هذه



السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
			السنوات، نشطت سفن النقل الشراعي الكويتي (السفافير)، وهناك ١٣٩ بوم سفار يذهب في رحلات في الموسم.
١٩٤٦	١٠	؟	- استمرار صعوبة الحصول على أخشاب من الهند. - حمولة السفن العشرة التي صنعت هذا العام جميعها حوالي ٥٠٠ طن. - مازالت سفن النقل الشراعي (السفافير) تحصل على رسوم نقل جيدة بسبب قلة البواخر. وكان معدل سهم البحار آخر الرحلة حوالي ٥٠٠ روبية. - ١٣٩ بوما سفارا كويتيا أبحر هذا العام إلى الهند وأفريقيا.
١٩٤٧	؟	؟	- صناعة السفن في الكويت شبه متوقفة بسبب ندرة الأخشاب. - محصول اللؤلؤ سيئ للغاية هذا العام. - ١٣٩ بوما سفارا يعمل في السفر الشراعي هذا العام.
١٩٤٨	٣	؟	- مجموع حمولة السفن التي صنعت هذا العام لايتجاوز ٤٥٠ طنا. - أحضرت كميات من الأخشاب من الهند هذا العام. - تم صنع ٣ سفن (لنجات) لها محركات، ولم تصنع أية سفينة شراعية هذا العام، والسبب هو قلة الطلب على السفن الشراعية بسبب عدم جدواها الاقتصادية (وربما لصعوبة الحصول على بحارة كويتيين)، ومنافسة المحركات لها.

السنة	عدد السفن التي صنعت	إجمالي قيمتها بالروبية الهندية	ملاحظات
١٩٤٩	؟	؟	- سعر (النول) من الهند إلى الكويت حوالي ٧٠ روبية لكل طن واحد. - غرقت سفينتان كويتيتان وسلم بحارتهما، واحدة في الخليج والأخرى بالقرب من بومباي. -١٤٢ بوما سفارا ذهب إلى الهند وأفريقيا هذا العام. - تم صنع عدد قليل من السفن المزودة بالمحركات (اللنجات) لنقل الذهب إلى الهند.
١٩٥٠			- ٩٨ بوما سفارا ذهب إلى الهند وأفريقيا هذا العام. ولقد قل العدد بسبب عمل البحارة في شركة نفط الكويت وترل الكثير منهم السفر على السفن. - استعان نواخذة الكويت ببحارة من عمان (ساحل الباطنة) ومن ساحل فارس. - تم صنع بعض اللنجات هذا العام لنقل الذهب. - ٥٠ بوما سفارا غادرت الكويت إلى الهند وأفريقيا هذا العام. - بعض اللنجات كان يذهب ٣ رحلات إلى الهند في الموسم الواحد.
١٩٥١	؟	؟	- عدد قليل من اللنجات لنقل الذهب تم صنعها هذا العام. - بعض السفن (الأبوام السفارة) زودت بمحركات. - فقط ٨٠ بوما سفارا غادرت الكويت إلى الهند وأفريقيا هذا العام وعليها حوالي ١٦٠٠ بحار، والعديد منهم غير كويتيين.



مصطلحات خاصة
بصناعة السفن في الكويت



مصطلحات خاصة بصناعة السفن في الكويت

بارّة : عمود مستقيم من الخشب لا يزيد طوله على خمسة أقدام يدخل طرفه في أحد فتحات آلة الدوّار، ويمسك البحارة بطرفه الآخر ويدفعونه إلى الأمام فتدور هذه الآلة حول نفسها.

بانكي : لوح من الخشب يجلس عليه البحارة خلال قيامهم بجر المجاديف على القوارب من نوع الماشوه والكيت. وهو غير مثبت في جسد القارب بالمسامير، بل يمكن رفعه عن مكانه إذا كان هناك حاجة لذلك.

بْدنة : مجموعة من الألواح متصلة بعضها بالبعض الآخر عند أحد طرفيها، وهي تنتج حين ينشر جذع شجرة عل هيئة ألواح ذات سمك معين تصلح لبناء جسد السفن وأسطحها، وجمعها: بدن.

بُرد : جانب من جسد السفينة الخارجي.

برقع : غطاء من جلد الغنم يلف حول الكنخة عند موضع اتصال الفرمن بالدقل، لحمايتها ولإضفاء الزينة عليها.

برميل : عمود من الخشب طرفه الخارجي مستدير ويمتد على طول الميل الأمامي والخلفي ويغطيهما.

بْرندة : أحد الحبال التي تثبت مقدمة الصاري بجسد السفينة، ويكون موضع اتصاله بجانب السفينة وراء الصاري.

برِيه : الجزء المستطيل فوق الزبدره أمام القائم مباشرة على جانبي السفينة وبخاصة البوم.

بسة : الحبل الذي يمر حول البكرات في قمة الصاري ويعمل على رفع الشراع.

بهو : خشبة على شكل هلال تثبت في مؤخرة السفن من نوع البتيل والبقارة وفي منتصف السكان من الخلف، وتربط بها الحبال التي تحرك السكان يمينا وشمالا.

بِلد : ثقل من الحديد مربوط بخيط يستخدم في صناعة السفن.

بِلولة : عمود من الخشب يثبت طرفه الخلفي في مقدمة السفن مثل الجالبوت والشوعي والسنبوك (سفن الغوص)، ويمتد طرفه الأمامي إلى الخارج نحو نصف المتر حيث توجد فيه بكرة يمر عليها حبل المرساة فتسهل سحبه من قبل البحارة. ولا توجد البلولة على هذا النحو إلا في سفن الغوص على اللؤلؤ.

بِليمة : حبل لربط الشراع من الأمام والتحكم فيه.

بِندار : مخزن في مؤخرة سفن الغوص وصيد الأسماك له غطاء ومسؤول يدعى بنداري.

بندول : يطلق على سطح سفن الغوص، فهناك بندول يمين وآخر يسار من ناحية مقدمة السفينة يسميان بندولي العالية. وهناك بندولا الوسط من ناحية مؤخرة السفينة. وجميع هذه البناديل تقع في الثلث الأوسط من سطح السفينة.

بنديرة : العلم.

بوسة : قطعة من الخشب على شكل نصف دائرة تقريبا تثبت على أحد جانبي الكشتيل من الداخل بالمسامير لكي يربط بها حبل المرساة بعد أن يثبت في خشبة الكلب.



بومية : شراع صغير مثلث الشكل يرفع على مقدمة السفينة.

بيرَشْت : حبال أو سلسلة متصلة بالكانة التي تحرك السكان، كما تكون ملفوفة حول الصوفي المتصل بالچرخ الذي يدار باليد فيشد هذا الحبل أو السلسلة ويتحرك السكان تبعا لذلك إلى اليمين أو الشمال.

بيص : قاعدة السفينة.

بيوار : حبل لتثبيت الصاري في مكانه، ويكون إلى الأمام من الصاري العود.

تاج : يطلق على الجزء الذي يكون فوق مقدمة الغنجة.

تاوة : قطعة من الحديد تغطي جزءا في مقدمة السفينة يمر عليه حبل المرساة عند جره فلا يتآكل الخشب الذي تحتها. والتاوة في سفن السفر مثل البوم هي الطوق المربع الذي يثبت في الكانة ويدخل فيه رأس السكان.

ترس : الألواح أسفل «الرقعه» عند مؤخرة «البغلة» أو ما يسمى «بالتفر».

تِرم : وجمعها تروم، وهي أعمدة قوية تسند جسد السفينة حين وقوفها على الساحل، وهي غير المجدفات، ولا ترتفع فوق جسد السفينة، وتسمى أيضا (منادي).

تريج : آخر لوح من ألواح السفينة الخارجية العلوية.

تعراضة : خشبة تستقر أفقياً على عمودين قائمين في مقدمة السفينة وفي مؤخرتها، وتسمى أيضاً «كفلة».

تِسو : هو البوصة، ويستخدم في حسابات الأخشاب في الهند.

تفِر : مؤخرة السفينة.

تنكاسة : الوصل الذي يضاف إلى الشلمان من أعلى حين يرتفع جسد السفينة عن «حد الدوران»، وعادة ما يكون شبه مستقيم.

چاسوحة : هدية للقلاليف عبارة عن حلوى يحضرها لهم صاحب السفينة حين يتمون تركيب لوح «الدرميت»، ثم أخرى بعد أن يتموا قلفطة السفينة.

چاكة : قطعة من الطباشير على شكل قطعة من الصخر يمسك بها الأستاد ويعلم بها على الأخشاب كي يقوم القلاليف بإعدادها للسفينة.

جالي : غطاء المدخل لجوف السفينة (الخِن).

چامرة : غطاء لفتحات صغيرة الحجم على سطح السفن تنفذ إلى خن السفينة أو إلى غرفة الدبوسة في سفن السفر.

جامري : قطعة صغيرة من الخشب لا تتعدى البوصتين المربعتين يسد بها ثقب في أحد ألواح السفينة مقابل أحد الأضلاع. ولا تحتمل هذه القطعة أكثر من مسمار واحد لتثبيتها في جسد السفينة.

جامعة : قطعة من الخشب الصلب بها بكرتان أو أربعة تدور حول محور لها، وتدخل فيها الحبال التي ترفع الشراع.

چاويه : مسمار ضخم يربط قاعدة السفينة «بالعطف» فوقها (من الداخل).

چبله : إطار مربع من الخشب يحيط بفتحة الصاري القلمي فوق سطح النيم.

جدوم : الفأس المستخدم في صناعة السفن.



چرخ : العجلة التي تدير الدفة ويمسك بها «السكوني» في مؤخرة السفينة.

چكي : يطلق على جذع شجرة غير كاملة النمو (من شجر الساج) صغيرة الحجم حين تنشر على شكل ألواح (بدنة صغيرة).

جَلْد : الألواح الثلاثة السفلية البانية لجسد السفينة فوق القاعدة.

جْلنقة (جلنكه) : غصن من أغصان الأشجار الضخمة على شكل «V» تستخدم عطفة في مؤخرة السفينة.

جنديل : وأصلها قنديل، وهو بروز في مؤخرة السفن من نوع البغلة والغنجة على جانبي النيم من الخارج يحيط بما يشبه الغرفة أو المخزن.

جِيب : الشراع الصغير الذي يرفع على السفينة في الظروف الجوية الصعبة.

حْزامات : عدد من الألواح التي تثبت فوق الشلامين طوليا في أرضية السفينة.

حاشية : عبارة عن جذع شجرة مستقيم يستقر على جانبي السفينة (الزبادر) أمام الصاري الكبير وهو عمودي عليه، وهو ثابت في مكانه بالحبال المربوطة به وبجسد السفينة من الداخل (السيبة)، ووظيفته ربط حبال الشراع به.

حَل : زيت جوز الهند.

حلقة (حلكه) : وتستخدم لربط الحبال بها، وهي من الحديد.

حْمار بحار : صور ضخم بالقرب من الكشتيل في مقدمة السفينة لربط الحبال به.

حَملة : بطن السفينة المرتفع عن القاعدة والممتد من مقدمتها إلى المؤخرة.

حياب : الجزء السفلي من السفينة عند مؤخرتها من القاعدة إلى السطح الرئيسي منها.

حْياي : حاجز على امتداد الطرف الخلفي للكشتيل أو للفنة في مقدمة السفينة يمنع الماء من النزول إلى سطح السفينة، ويسربه خلال فتحات جانبية تدعى مرازيم.

حِيَر : فتحة في أسفل العطفة حيث اتصالها بقاعدة السفينة تسمح للماء بالمرور منها حتى تتجمع بالقرب من الصاري لكي يسهل نزحها بعد ذلك إلى خارج السفينة.

خانة : المسافة بين خطين في آلة «الهنداسة» ومقدارها ٥, ٦ درجة. كما أن الفراغ بين كل «شلمان» و «عطفة» داخل السفينة يسمى خانة أو فسحة.

خد : اللوح الثاني الباني لجسد السفينة فوق القاعدة.

خدعة : موضعان عن يمين ويسار سفن الغوص تجاه مؤخرتها، وهي عبارة عن غرف صغيرة من الخشب في عنبر السفينة تستخدم لخزن ما يزيد من المحار.

خْراب : حبل مربوط بالمرساة في سفن الغوص على اللؤلؤ.

خرز : كرات خشبية توضع بين القباقيب وتمر فيها الحبال التي تربط الصاري بالفرمن.

خرطوم : مقدمة بعض السفن مثل البقارة، وبعض أنواع اليخوت.

خشب : يطلق على السفن في الكويت بصفة عامة، ولا يطلق على الأخشاب الداخلة في صناعة السفن، إذ أن كلمة حطب هي المستخدمة في هذه الحالة. ومفردها خْشبة.



خن : المستودع الداخلي (جوف السفينة).

خِييسة : عمود طويل ومائل إلى الخارج في مؤخرة السفينة (عند نهاية النيم) يقابله آخر على الجانب الآخر ويحملان القفلة وهي العمود الأفقي الذي يستقر فوقه فرمن الشراع الصغير (القلمي)، كما يربط حبل الشراع الصغير بالخييسة في بعض الأحيان.

دابر : عندما تبحر السفينة والرياح تهب من الخلف.

داسي : حبل على أحد جوانب الشراع، ويوجد الداسي الفوقي والداسي التحتي، وهما بمنزلة الإطار الذي يحفظ شكل الشراع.

داعومة : قطعة من الخشب تغطي مقدمة القاعدة والجزء السفلي من «الميل» الأمامي، وتوضع كي يسهل استبدالها بأخرى في حالة إصطدام مقدمة السفينة تحت الماء بالأحجار.

دام : طرف أو رأس اللوح الباني لجسد السفينة حين ينتهي عند المقدمة أو المؤخرة أو عند وسط السفينة.

دامر : مادة صمغية تستخرج من بعض الأشجار وتخلط مع الصل أحيانا حيث يشبع بها فتيل القطن حول المسمار المستخدم في صنع السفن.

دامن : حبل في أسفل الطرف الخلفي للشراع لربطه وتثبيته في السفينة.

دبوسة : غرفة أسفل السطح العلوي للبغلة أو البوم تستعمل لخزن المواد الغذائية.

دَر : وجمعها «درور»، وهي حبال قليلة السمك تربط طرف الشراع العلوي بالفرمن.

درز : إمتداد لوح «التريج» من مقدمة السفينة وحتى مؤخرتها، وطريقة ارتفاعه من المقدمة إلى المؤخرة.

دَرَابة : وجمعها «دراريب»، وهي ألواح من الخشب تركب فوق لوحي الزبدرة على جانبي السفن السفارة لتزيد من ارتفاع جسد السفينة، ولكي تحفظ البضاعة من البلل.

دَرَج : السلم الذي يمكن البحارة من الصعود من السطح الرئيسي في السفينة إلى سطح النيم.

دركال : عملية إصلاح السفن وصيانتها.

دَرَكة : حبل مثبت في طرف السفينة (الزبدرة) وتدخل فيه عصا مربوط بها أحد القفافي، وجمعها «درك».

درميت : لوح يوضع تحت لوح السلبيس على جانبي السفينة من الداخل لكي يساعد لوح السلبيس على حمل الصوارات التي تثبت عليها ألواح السطح.

دريشة : فتحة صغيرة على الجانب الأيمن في مؤخرة السفينة تستخدم لإدخال الأخشاب منها إلى داخل جسد السفينة، ولها غطاء يحكم سدها قبل سفر السفينة.

دستور : خشبة مستقيمة يربط بطرفها حبل اليوش وتحرك إلى أمام السفينة من أعلى لتأخذ طرف الشراع معها، وهذا ما يعرف بـ «نسع الدستور».

دُفرات : حبال تحاك على شكل أسطوانات طولها حوالي المتر ونصف المتر تعلق على أحد جانبي السفينة لحماية ألواحها من اصطدام السفن الأخرى بها.

دقل : صاري السفينة، وهناك الدقل العود والدقل القلمي.

دنكور : قطع ضخمة من الخشب طول الواحدة متر أو متران تعلق على جانبي السفينة الحديثة الصنع



حين يبدأ إنزالها للماء، ويستخدمها القلاليف كالمطرقة المعلقة لضرب القواعد التي تستقر عليها السفينة بغرض تحريكها للأمام، والجمع «دناكير».

دهِمة : أحد أطراف الشراع.

دواة : حفر مستطيلة داخل الفلس تدخل فيها قاعدة الصاري (المشط).

دَوّار : آلة تدار باليد وتستخدم لطي الحبال حولها، وتستخدم حين جر المرساة أو غيرها من آلة السفينة.

دُوم : طرف الشراع العلوي.

ديرة : البوصلة (وتلفظ الياء بالإمالة).

ربْط : يطلق علي الشلامين المستخدمة في صنع السفن حيث تربط بها الألواح المكونة لجسد السفينة.

رضف : قطعة من الخشب توضع فوق العارضة (الفرمن) وعلى امتدادها لكي تكسبها المزيد من القوة.

رقعة : مؤخرة السفينة غير مدببة الأطراف مثل البغلة والسنبوك والجالبوت والشوعي وغيرها، وتكون محلاة بالنقوش في حالة البغلة والسنبوك.

رْقبة : الجزء العلوي من السكان (الدفة).

رِكزة : حلقة من الحديد تثبت في سطح السفينة وعلى جانبيها لربط الحبال بها. كما أن الركزة في سفن الغوص تربط بها أطراف المجاديف.

رمانة : بروز أسطواني الشكل على جانبي النيم خلف القائم في السفن من نوع البوم السفّار، وهي كذلك كرة من الخشب في مقدمة ساطور البغلة (القبيت).

رمح : عمود من خشب البامبو يجلب من الهند ذو أطوال وسماكات مختلفة.

رودة : بكرة من الحديد تدور حول محور لها به كرات صغيرة من الحديد لتسهيل دورانها حوله. وقد حلت محل الياردبلة في أواخر الثلاثينيات فجعلت عملية رفع الشراع أكثر سهولة للبحارة.

رْويسي : حبل يربط بطرف الفرمن العلوي ويثبت بأحد جانبي السفينة حتى يمنع الفرمن من الاتجاه إلى الطرف الآخر، وللتحكم فيه.

ريل : ألواح على جانبي النيم وبهما عدد من القضبان وبينهما فتحات وهما للحماية من الوقوع بحرا (مثل الدرابزين).

زبدْرة : لوح من الخشب يغطي جوانب السفينة أفقيا.

زْغبة : قطعة من الخشب توضع فوق الفرمن عند اتصاله بالدقل لتكسب الفرمن مزيدا من القوة.

زند : قطعة من الخشب على شكل نصف دائرة تثبت بالكشتيل ويمر بها حبل المرساة ويربط بها.

زُولي : صندوق خشبي نصف دائري يستخدم كحمام معلق على جانبي السفينة.

زْيار : حبل يربط الصاري الكبير بالعبد أو الخشبة التي أمامه.

سجاجة : قطعة من الخشب تسد بها الفتحات الضيقة في جسد السفينة لمنع دخول الماء منها.

سْديري : لوحان في مقدمة السفينة (البوم) على الجانبين فوق لوح التريج يحميان الكشتيل من الأمواج.



سكان : دفة السفينة، ويسمى قائد الدفة «سكّوني».

سِكَتلي : أعمدة من الخشب تقطع بواسطة الآلة بحيث تكون مستقيمة وليس على شكل ألواح، وذلك لاستخدامها كعوارض وأسقف للسفن وللمنازل أيضا.

سِكنْية : ملزمة من الحديد طويلة الساق تستخدم لمسك الألواح في مواضعها عند بناء السفينة.

سِلاّه : رأس الصاري (الجزء المخروطي منه)، ويكسى بقماش أبيض وتحيط به أطراف الحبال التي تثبت الصاري على سطح السفينة.

سَلبيس : لوح سميك يثبت على جانبي السفينة من الداخل لحمل الصورات التي تحمل سطح السفينة.

سِلّم : درج من الخشب يصعد بواسطته من السطح الرئيسي إلى السطح العلوى (النيم).

سوتلي : الخيط القطني الذي يستخدم في خياطة أجزاء الشراع.

سِن : قطعة من الحجر أو الحديد تستخدم مرساة في سفن الغوص وصيد الأسماك.

سيج : قاعدة الصاري التي تلامس سطح الفلس في داخل السفينة.

شباصه : ملزمه لربط الألواح معا مؤقتا وهي من الحديد.

شتّر : أي فك ألواح السفينة القديمة إما لبناء أخرى جديدة مكانها أو بغرض بيع الخشب كوقود للمنازل.

شْخاصة : قطعة لوح لا تتجاوز المتر أو المترين تثبت في جسد السفينة لإصلاح عطب يحدث لأحد ألواحها بحيث تكون محكمة لا يدخل بينها الماء إلى جوف السفينة.

شَرت : أحد الحبال التي تربط بالصاري وتثبته على جانبي السفينة.

شفرة : الطرف الأيمن والأطول للشراع.

شِقة : قطعة من القماش ذات عرض معين (٥٠ أو ٩٠ سم) تخاط مع غيرها لتكون الشراع.

شِوّاش : مجموعة من الأخشاب تربط جيدا بالحبال ويقف عليها بعض البحارة ويدفعونها بواسطة الرمح من السفينة وإليها.

َشلمان : أضلاع الأشجار التي تشكل بحيث تكون هيكل السفينة.

شِيب : اللوح المقابل للوح التريج من الداخل (السيبة)، وتحته يوجد لوح يسمى حزام وثالث أسفل منه يدعى لوح الفرّار الذي يستقر فوق العنچ.

صاطور : الجزء الأمامي البارز في مقدمة السفن، وفي حالة البوم يطلى باللونين الأسود والأبيض

صف : أطراف المجاديف التي تلامس الماء، وهي عبارة عن قطع مربعة الشكل تصنع من خشب الهمبة (المانحو)، وجمعها صفوف.

صل : زيت مستخرج من أسماك السردين والقرش.

صندوق : قاعدة مرتفعة حوالي قدما واحدا عن فنة تفر عند مؤخرتها في سفن الغوص لكي يجلس عليها السكوني.

صنفير : محور تدور حوله البكرات الموجودة في رأس الصاري وفي العبيدار، ويصنع من خشب القرط الصلب.

صنكريري : عارضة قوية أسفل الرقعة في السفن من نوع البغلة أو الغنجة، ويدخل طرف من طرفيها في حفرة في الميل الخلفي وتثبت به جيدا، ثم تبنى فوقها باقي ألواح الرقعة والشلامين كذلك. ويطلق على أسفل لوح من ألواح الرقعة في السفن من نوع السنبوك صنقريري كذلك.



صنكل : سلسلة من الحديد تستخدم في إدارة دفة السفينة، وفي ربط المرساة كذلك.

صوفي : أسطوانة من الخشب تلف حولها السلسلة التي تحرك الدفة، فكلما لفت شدت السلسلة المربوطة بالدفة.

صِيري : سلم جانبي يركب عليه البحارة إلى السفينة ويعلق بها ثم يرفع على سطح السفينة حين بدء الرحلة.

صِيوان : غطاء من قماش الشراع يحاك بحيث يكون بمثابة العريش الذي يظلل السفينة ويحمى البحارة من أشعة الشمس، وجمعها صياوين.

طاري : غصن شجرة قصير يثبت في قاعدة السفينة حين بنائها ثم يزال بعد ذلك، وجمعها طواري.

طِبق : مقدمة السفينة من نوع البتيل، وهي ذات شكل بيضاوي متميز.

طِعم : قطعة من الخشب مربعة المقطع لايزيد طولها عن المتر ونصف المتر، تقف عليها السفن بعد عودتها من السفر أو الغوص، كما تبنى عليها السفن الجديدة، وجمعها طعوم.

طبلة : غطاء في مقدمة السفينة حول الصاطور، وكذلك خلف سطح النيم.

ظهر : (وجمعها ظهور) وهي الألواح الأقل سمكا وغير الصالحة لصناعة جسد السفن الكبيرة نظرا لأنها الألواح الخارجية التي تنتج عند نشر جذع شجرة على شكل بدنه.

عَبّاري : المسافة بين مدخل الخن (جوف السفينة) والفتحة الأخرى أمامه.

عبد : خشبة قائمة أمام الصاري الكبير تربط به بواسطة الحبال زيادة في ثباته في مكانه.

عبيدار : قطعة من الخشب المثبتة على سطح السفينة أمام النيم وتمر بها الحبال اللازمة لرفع الشراع العود، وتكون مائلة للأمام قليلا.

عَشار : السفينة القديمة التي حان الاستغناء عنها.

عضاي : زيادة حجم السفينة عن طريق إطالة قاعدتها الأصلية، فتصبح أكبر حجما وأطول مما كانت عليه من قبل، كما تزداد مقدرتها على حمل البضاعة تبعا لذلك.

عِطفه : خشبة على شكل زاوية منفرجة تثبت داخل جسد السفينة فوق لوح الجافتوه بالمسامير وتكون بين شلمانين.

عقرب : غصن شجرة على شكل زاوية منفرجة تثبت مكان اتصال الميل بالبيص.

عْكوص : الحبال الواصلة من رأس الصاري إلى حوالي ثلث ارتفاع الصاري على سطح السفينة حيث يوصل بحبال أخرى مثبتة على جانبي السفينة، ومفردها عقص.

عْمراني : أحد الحبال اللازمة لمنع الصاري من الحركة وتثبيته بجسد السفينة.

عْنافه : الطرف العلوي لعمود المؤخرة (ميل تفر) في البوم، وعادة ما يكون منقوشا على جانبيه نجمة للزينة.

عَنج : قطعة من الخشب تحيط بالسفينة من الداخل فوق السطح عند موضع اتصاله بجانبي السفينة، ووظيفته منع تسرب الماء إلى داخل السفينة وإحكام اتصال السطح بالجوانب.

عوالي : مقدمة السفينة تحت سطح الماء، وكلما كانت العوالي «متروسة»، كانت السفينة أفضل من ناحية قدراتها الملاحية.



غَزِل : قماش الشراع، ويأتي على شكل لفات (طاقات) عرض الواحدة حوالي قدم ونصف أو ثلاثة أقدام.

غِص : أوتاد تثبت قائمة في حاشية السفينة (في الزبدرة) لكي تربط بها أذرع المجاديف بالحبال، وجمعها غْصوص.

غمّازي : قطعة من الخشب تسوى على شكل طائر له ذيل على شكل خيط من الريش يدور حسب اتجاه الريح حول محور له مثبت فوق النيم بحيث يمكن للنوخذة مشاهدته، فيعرف عن طريقه اتجاه الريح.

فالكي : لوح علوي على جانبي النيم من الخارج (البوم) ينتهي بطرف مدبب.

فَتَن : لوح سميك في وسط سطح النيم والسطح السفلي تحته وكذلك في منتصف سطح الكشتيل، وفائدته إضافة متانة لهذه الأسطح.

فِرْار : لوح يثبت على جانبي السفينة من الداخل فوق «العنچ» مباشرة.

فرمن : الخشبة التي تحمل الشراع وترفعه على الصاري، وعادة ما تكون من عدة أجزاء مربوطة بإحكام.

فِلس : قطعة صلبة مستطيلة المقطع من الخشب توضع كقاعدة يرتكز عليها الصاري الكبير.

فنه : السطح الخلفي في سفن الغوص والقطاعة الذي يرتفع قليلا عن مستوى السطح الأمامي.

فِنطاس : خزان ماء يصنع من الخشب بحيث تسد الفتحات بين الألواح بفتيل من القطن.

قايم - (كايم) : عمود قائم على جانبي السفينة عند بداية النيم، وهو مربع المقطع وقوي ويربط به حبل الشراع أحيانا، كما يساعد البحارة عند رفع الصاري الكبير.

قب - (كب) : رأس الصاري حيث يسوى ليصبح وكأنه هرم رباعي مقطوع الرأس.

قباقيب (كباكيب) : قطع من الخشب شبه مستطيلة بها فتحات تمر بها الحبال التي تربط الفرمن بالصاري فتسهل انزلاقه حول الصاري.

قُبيت (كبيت) : الطرف الأمامي البارز لعمود المقدمة (ميل صدر) في البغلة، ويتميز بانحنائه إلى الأسفل، وانتهائه ببروز يسمى (رمانه).

قفله - (كفله) : عمود يوضع فوق عمودي الخييسة حيث يستقر عليها الفرمن.

قفية - (كفيه) : بكرة من الخشب داخلها عجلة تدور وتستخدم لشد الحبال المربوطة بالشراع.

قوس : الوتر الذي يدير المجدح ويتكون من عصا مستقيمة مربوط بها حبل يلف حول رأس المجدح فيعمل على إدارته.

قيطان (كيطان) : لوح سميك من ألواح الجسد يوضع بين لوح الكمر ولوح التريج.

كاتلي : السطح المرتفع قليلا عن سطح النيم حيث يجلس وينام عليها قبطان السفينة السفّارة.

كاري : العربة اليدوية وهي لفظة هندية.

كامره (چامره) : مدخل إلى الغرفة تحت النيم (الدبوسة).

كاوَر : قطعة صلبة من الخشب مدببة الطرف ومثلثة الشكل توضع تحت قطعة من الخشب وتضرب بقوة فترتفع الخشبة من مكانها.

كُبرت : الموضع عند بداية السطح العلوي في الثلث الخلفي للسفينة حيث يوجد صوار كبرت.



كيتات : (ومفردها كيت)، وهي قضيبان من الحديد القوى على شكل زاوية قائمة تقريبا يثبتان على الجانب الأيسر للنيم وذلك لحمل قارب الكيت في أثناء رحلة السفر. ولاتوجد إلا في سفن السفر.

كِتَر : قارب صغير شبيه بالهوري يستخدم كقارب مواصلات في بعض السفن.

كرْته : خشبة توضع فوق أخرى بغرض زيادة ارتفاعها، كما تستخدم الكرتة كمرتكز على الأرض لذراع رافعة يدوية.

كروَه : غصن شجر على شكل زاوية قائمة.

كز : مقياس تقاس به الأخشاب في الهند عند بيعها وشرائها، وأصلها هندي.

كشتر : خط محفور بواسطة المسمار أو الرندة على طرف اللوح للزينة.

كشتيل : السطح الأمامي المرتفع عن السطح الرئيسي في سفن البوم السفار والبغلة.

كفلة : وهي خشبة قوية مستقيمة توضع فوق عمودي الخييسة في مؤخرة السفينة وتصلهما معا. وهي غير ثابتة بل ترفع من مكانها وفق الحاجة.

كِليبت : عمود قصير يغرز في جانبي السفن الصغيرة مثل الماشوه والكيت لربط المجداف به.

كلب (چلب) : عمود من الخشب مستدير المقطع يوضع فوق الميل الأمامي بصورة أفقية عند بداية الكشتيل ويستند على عمودين صغيرين قائمين يسمى كل واحد منهما بالعبد.

كلفات : قلفطة السفينة بواسطة فتيل من القطن.

كَمِر : لوح سميك من ألواح الجسد البانية للسفينة والذي فوق حد الدوران قليلا..

كنْخه : تطلق على المعدات عند موضع اتصال الفرمن بالدقل مثل القباقيب والملطاني وغيرها.

كندي : مقياس يستخدم في الهند لتقدير حجم الأخشاب قبل بيعها.

كوريه (كورجه) : مقياس لعدد القطع الخشبية اللازمة، فيقال مثلا تحتاج السفينة إلى ٥ كورجة، والكورجة عبارة عن ٢٠ قطعة.

كويسي : مسمار ذو رأس مستطيل يستخدم لربط الألواح بعضها مع البعض.

كويك : مقياس في الهند لتقدير حجم الأخشاب، ومقداره قدم واحد مكعب، وأصلها كيوبك.

لنقوتي (لنكوتي) : مسمار كبير لربط الشلامين بالقاعدة.

مادة : قطعة من النحاس تثبت حول عمود المؤخرة (ميل تفر) وبها ثقب يدخل فيه مسمار (نر) مثبت في أحد جوانب الدفة لكي يسهل دورانه حوله.

ماكري : قطعة من الخشب عديدة الاستخدامات، فهناك ماكري على أحد جوانب القايم لكي يستقر عليه عمود صلب من الخشب ويستقر بدوره عليه الصاري الكبير قبل رفعه. وهناك ماكري على أحد جانبي الساطور في البوم لتمر حوله حبال المرساة. كما أن هناك ماكري عند طرف الفرمن (النباش).

مالچ (مالك) : اللوح الأول الباني لجسد السفينة والمتصل مباشرة بالقاعدة والأميال.

مَتْح : أحد الأجزاء المكونة للحبل (هناك ثلاثة أو أربعة متوح للحبل ملفوفة مع بعضها البعض).



مْجدِفة : عمود طويل ومستقيم من الخشب يوضع عدد منها حول السفينة ويربط الجسد بها حتى تحفظ توازن السفينة في حالة الجزر.

مَح : حبل من القطن (أقل سمكا من الحبال الأخرى المكونة للشراع) يوضع على امتداد طرف الشراع (الشفرة) ثم يلف عليه طرف الشراع ويخاطان معا وذلك لوقاية الشفرة من التمزق.

محِمل : يطلق عادة على أية سفينة من سفن السفر.

محِلاي : في سفن السفر يكون المحلاي عبارة عن عمود من الخشب مثبت فوق الدرابة وقاية للبحارة، كما كان المحلاي يثبت على جانبي سفن الغوص لكي تربط بها بعض الحبال، ولكي يعلق بعض البحارة عليه حاجياتهم.

مرزام : وهي الميازيب - الفتحات الجانبية التي يخرج منها الماء الساقط على سطح السفينة، وجمعها «مرازيم».

مْزوري : عامل يساعد القلاليف في نقل الأخشاب حين صنع السفن.

مْزَمّلِه : سرير خشبي مرتفع في مؤخرة سفن الغوص لكي ينام عليه نوخذة السفينة.

مَشّاي : عمودان يحد دان الفتحة إلى جوف (خن) السفينة كالإطار.

مشط : قاعدة الصاري التي تدخل في فتحة الدواة.

مَغَر : فتحة في لوح السفينة السفلي (المالج) لها سداد من الخشب يخرج منها الماء الداخل إلى جوف السفينة حين تنظيفها (هبابها).

مغزِي : أحد الأضلاع التي تكون الإطار الخشبي الذي يبنى حوله خزان الماء وعددها أربعة، كما يطلق على «الشلمان» الذي يوضع عند إتصال ألواح الجسد بألواح «الرقعة» في السفن مثل «البغلة» وغيرها، وجمعها «مغازي».

مَلطاني : قطعة مثلثة الشكل تقريبا من الخشب بها بكرات تدخل فيها الحبال التي تربط الفرمن بالصاري، وهي تشبه القفية.

مْليطة : قماش يضاف إلى طرف الشراع حتى يزيد من حجمه ومساحته ويخاط معه عند الحاجة. ولايزيد عن ٣ شقق من الغزل.

مَنخرِ : قطعة من الخشب طولها حوالي متر في قمة الصاري حيث تمرر من بينها الحبال المربوطة في الفرمن والداخلة في الصاري.

مُندات : وهي أعمدة من الخشب يستند عليها جسد السفينة، وهناك مندات على السطح السفلي تحت صوار النيم، عند وسطه، ومفردها مندة.

منظره : لوحان من الخشب الباني لجسد السفينة بين كل قيطان وآخر.

منقر (منكر) : آلة يدوية لقطع أطراف الأخشاب وتسويتها.

ميبر : إبرة طويلة وسميكة يستخدمها البحارة في خياطة الشراع.

ميِل : عمود المقدمة أو المؤخرة (ميل صدر أو ميل تفر).

ميم : فتيل من القطن مشبع بالحل والدامر يلف حول المسمار قبل طرقه في اللوح

نَبّاش : قطعة من الخشب تضاف إلى الطرف الأمامي أو الخلفي للفرمن بحيث يمكن رفع شراع أكبر عليه.



نَـر : الجزء من المفصل الذي يثبت بالدفة ويدخل في المادة المثبتة حول عمود المؤخرة (ميل تفر).

نوره : مسحوق الجير الجاف الذي يخلط مع الشحوم لعمل الشونة.

نَشَاب : لوح يدخل بين الصوارات الحاملة لسطح السفينة، كما أنه يطلق على قطعة من الخشب تمنع الفلس من الحركة إلى اليمين أو الشمال.

نِعل : ألواح تثبت على جانبي السفينة من الداخل لكي تتحمل الأعمدة المكونة للنعش، وجمعها : نعول.

نعَش : أعمدة توضع فوق أرضية السفينة من الداخل وتغطي بالحصران حتى ترفع البضاعة عن أماكن البلل وسط السفينة.

نِيم : السطح العلوي للسفينة وهو حوالي ثلث مساحة السطح الرئيسي.

هافي : تكون السفينة «هافيه» حين يكون ارتفاع أعلى لوح فيها عن قاعدتها أقل ارتفاعا عن المطلوب.

هِنداسة : ربع دائرة من النحاس عليه علامات تحدد زوايا معينة تسمى أخنان، ويتدلى من طرفها العلوي خيط به ثقل من الحديد. وتستخدم لتعين زاوية ميلان عمود المقدمة والمؤخرة عن القاعدة، وكذلك مقدار ميلان ألواح السفينة عن القاعدة.

هْواسه : حبل يربط حول قطعتين من الخشب ثم يطوى في الوسط بواسطة عمود من الخشب فيضغط على القطعتين ويقربهما من بعضهما البعض.

هُوري : قارب صغير منحوت من جذع شجرة يستورد من الهند.

وادرة : الحفرة على طول الميل أو البيص التي تدخل فيها أطراف الألواح البانية لجسد السفينة.

وانس : غطاء للغرفة التي يحفظ فيها بحارة الغوص طعامهم (الماچلة).

ودچ : الشحوم الحيوانية التي تذاب مع الجير لصنع الشونة.

وسادة : وهي قطعة من الخشب تشكل بحيث تحتضن الساطوروالألواح العلوية في مقدمة السفينة وتكون تحت ألواح الطبلة أمام الكشتيل، وجمعها وسايد.

وْشار : صفة تطلق على السفينة التي تم صنعها لتوها.

ياخوار : لوح يقف عليه القلاليف حين العمل حول السفينة بعد ارتفاع جسدها عن الأرض.

ياردِيلة : العجلة من الخشب الداخلة في القفيه والتي تدور حول محور لها وتمر حولها الحبال المربوطة بالشراع، وعادة ماتكون من الخشب.

ياملوه : الألواح التي تكون الحاجز على جانبي سفن الغوص من الخلف.

يمّه : قاع السفينة من الداخل حيث يتجمع الماء.

يوْش : طرف الشراع الأمامي (القصير).

يوُره : بكرة تشد في طرف الفرمن الأمامي في سفن السفر ويمر بها حبل يمكن بواسطته التحكم في الفرمن من على سطح السفينة.



المصادر والمراجع

المصادر والمراجع

المصادر العربية :

أحمد البشر الرومي : معجم المصطلحات البحرية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية ١٩٩٦ .

أحمد المزيني : الكويت وتاريخها البحري، ذات السلاسل، الكويت ١٩٨٦ .

أنور عبدالعليم : الملاحة وعلوم البحار عن العرب، عالم المعرفة العدد ١٣، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت ١٩٧٩ .

جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي من العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى (مترجم عن الإنجليزية)، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٥٨ .

سيف الشملان : تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، جزءان، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٧٥، ١٩٧٨ .

صالح العجيري : تقويم القرون، ذات السلاسل، الكويت ١٩٨٤ .

عبدالعزيز الرشيد : تاريخ الكويت، جزءان، المطبعة العصرية، بغداد، ١٩٢٦ .

عيسى عبد الله العثمان : المختار في مجاري البحار، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ١٩٩٦ .

عيسى القطامي : دليل المحتار في علم البحار، الطبعة الثالثة، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٦٤ .

عيسى أحمد النشمي : الملاحة في الخليج العربي، الكويت ١٩٧ .

محمد علي عبدالله : توثيق بناء سفينة، مجلة المأثورات الشعبية، مركز التراث الشعبي لدول مجلس التعاون، الدوحة، أكتوبر ١٩٨٦ .

نجاة عبدالقادر وبدر الدين الخصوصي : تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، ١٩٨٢ .

وزارة الأعلام والثقافة بسلطنة عُمان : عمان وتاريخها البحري، وزارة الأعلام والثقافة، سلطنة عُمان ١٩٧٩ .

يعقوب الحجي : قصة المهلب، الكويت، ١٩٨٣ .

يعقوب الحجي : فنون صناعة السفن في الكويت -في الملحق الخاص بالحياة الثقافية للكويت، مجلة الفنون والعالم الإسلامي، المجلد ٣، عدد١، ربيع ١٩٨٥ (أعيد طبعه بواسطة دار الآثار الإسلامية في الكويت سنة ١٩٨٦).

يعقوب الحجي : نواخذة السفر الشراعي في الكويت، شركة الربيعان للنشر والتوزيع، ١٩٩٣ .



يعقوب الحجي : «فتح الخير»، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، ١٩٩٦ .

يعقوب يوسف الحجي : «المهلب الجديد»، الديوان الأميري، الكويت ١٩٩٧ .

يوسف بن عيسى القناعي: صفحات من تاريخ الكويت، الطبعة الثالثة، الكويت ١٩٦٠ .

يوسف الشهاب: رجال في تاريخ الكويت، الجزء الثاني، ١٩٩٤ .

مجلة الكويت : عدد ١٦/ ١٠/ ١٩٦٩ ، وزارة الإعلام، الكويت.

مقابلة مع النوخذه عبداللطيف سليمان العثمان :

برنامج صفحات من تاريخ الكويت، تلفزيون الكويت، ١٩٦٦ .

مقابلة مع البحار عبدالله السعيد :

برنامج صفحات من تاريخ الكويت، تلفزيون الكويت، ١٩٦٦ .

مقابلة مع التاجر محمد ثنيان الغانم :

برنامج صفحات من تاريخ الكويت، تلفزيون الكويت، ١٩٦٦ .

مقابلة مع الأستاذ موسى سبتى :

برنامج صفحات من تاريخ الكويت، تلفزيون الكويت، ١٩٦٧ .

مقابلة مع الشيخ يوسف بن عيسى القناعي :

برنامج صفحات من تاريخ الكويت، تلفزيون الكويت، ١٩٦٦ .

مقابلات أجراها المؤلف مع كل من :

الأستاد جاسم إسماعيل (العديد من المقابلات منذ عام ١٩٨٧ وحتى فبراير ١٩٨٨).

الأستاد جاسم عبدالرسول (العديد من المقابلات منذ عام ١٩٧٧ وحتى عام ١٩٨٨).

الأستاد حسن عبدالرسول (العديد من المقابلات منذ عام ١٩٧٧ وحتى عام ١٩٩٨).

الأستاد خليل بن راشد (العديد من المقبلات منذ عام ١٩٧٧ وحتى عام ١٩٨٧).

الأستاد راشد بن جاسم (عدة مقابلات عام ١٩٨٦).

الأستاد سلمان بن أحمد (العديد من المقابلات منذ عام ١٩٧٨ وحتى عام ١٩٩٨).

الأستاد علي بن جاسم الصباغه (العديد من المقابلات عام ١٩٩٧).



الأستاد علي عبدالرسول (الكثير من المقابلات منذ عام ١٩٧٦ وحتى سبتمبر ١٩٩٥).

الأستاد ياسين العريعر (العديد من المقابلات عام ١٩٩٧).

الأستاد محمد حسن الحدب: العديد من المقابلات عام ١٩٩٦.

التاجر عبدالعزيز حمد الصقر (العديد من المقابلات منذ عام ١٩٨٥ وحتى عام ١٩٩٧).

التاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم (مقابلة في ٢٩/ ٣/ ١٩٨٧).

الشيخ عبدالله الجابر الصباح (مقابلة في يناير ١٩٨٧).

المجدمي فهد الطراروة (عدة مقابلات يناير ١٩٨٢).

المجدمي يوسف الطويل (عدة مقابلات في فبراير ١٩٨٨).

السكوني صالح المكيمي (عدة مقابلات في عام ١٩٨٧ وفي فبراير ١٩٨٨).

السكوني غلوم حسن قبازرد (العديد من المقابلات منذ عام ١٩٨٥ وحتى عام ١٩٩٤).

النهام سعد العبجل (عدة مقابلات منذ عام ١٩٧٨ وحتى فبراير ١٩٨٨).

النهام عبدالله مبارك العاصي (العديد من المقابلات منذ عام ١٩٧٩ وحتى فبراير عام ١٩٨٢).

البحار إبراهيم بن يوسف (مقابلة في مارس ١٩٨٥).

البحار ثنيان لعميري (مقابلة في فبراير، مارس ١٩٨٨).

البحار سالم الفيلكاوي (مقابلة في مارس ١٩٨٥).

البحار فيروز الياقوت (عدة مقابلات في عام ١٩٨٤).

البحار مبارك المنديل (مقابلة في مارس ١٩٨٥).

البحار نجم العبدالله (مقابلة في فبراير ١٩٨٨).

البحار يوسف العيدان (مقابلة في فبراير ١٩٨٨).

السيد محمد أحمد الرشيد (عدة مقابلات في عام ١٩٨٧ وفي فبراير ١٩٨٨).

الأستاد صلاح الصباغة (مقابلة في ٢٠ أغسطس عام ١٩٨٨).

هذا بالإضافة إلى الكثير من المقابلات مع العديد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي، وبعض نواخذة الغوص على اللؤلؤ.



المصادر الأجنبية:

- Abu-Hakima, A. M. "The Modern History of Kuwait", London, Luzac and Company, 1983.
- Bowness, E., "The Four-Masted Barque", London, 1976.
- Brucks, G. B., "Memoir Descriptive of the Navigation of the Gulf of Persia ...", in "Bombay Selections", Vol. XXIV. Bombay, 1856.
- Buckingham, J. S., "Travels in Assyria, Media, and Persia ..", London, 1829.
- Dickson, H. R. P., "Kuwait and her Neighbours", London, 1956.
- Dickson, H. R. P., The Arab of the Desert", London, 1949.
- Freeth, Zahra, "Kuwait was my Home", London, 1956.
- Hawkins, C. W., "The Dhow", London, 1977.
- Hornell, J., "A Tentative Classification of Arab Sea-crafts" in "Mariner's Mirror", Vol. 28, No. 1, Jan. 1942.
- Howarth, D., "Dhows", London.
- Jewell, J. H., "Dhows at Mombasa", Nairobi, 1969.
- Johnstone, T. H. and Muir, J., "Some Nautical Terms in the Kuwait Dialect of Arabic" in "Bulletin of the School of Oriental and African Studies", Vol. XXLV, Part 2, 1964.
- Kemball, A. B. and Captain Hennell, "Memoranda on the Resources, Locations and Relation of the Tribes Inhabiting the Arabian Shores of the P. Gulf" in "Bombay Selections", XXIV, Bombay, 1856.
- Mylrea, C. S. G., "Kuwait Berfore Oil ..", Written between 1945 and 1951.
- Neibuhr, C., "Travels in Arabia and other Countries in the East", Vol. 2, Edinburgh, 1972, p. 127.
- Palgrave, W. G., "Narrative of Years Journey through Central and Eastern Arabia", 2 vols., London 1865.
- Pelly, L. "Remarks on the Tribes, Trade and Resources Around the Shoreline of the P. Gulf" in "Transactions of the Bombay Geog. Society", XVII, 1863.
- Pelly, L. and Colvill, "Account of a Recent Tour Round the Northern Portion of the P. Gulf" in "Transaction of the Bombay Geog. Society", XVII, 1863.
- Rowand, A., "Sailing Crafts of the P. Gulf", in the "Gazetteer of the P. Gulf", vol. I, Part II, 1986.
- Slot, B. "The Origins of Kuwait", Leiden, E. J. Brill, 1991.
- Stocqueler, J. H., "Fifteen Months Pilgrimage through Untrodden Tracts of .. Arabia .. in the Year 1831 and 1832", 2 vols., London 1832.
- T. R. D. A., "Timbers of the World", London, 1979.
- Troups R. S., "Indian Woods and their Uses", 17th print, Delhi, 1986.
- Villiers, A., "Monsoon Seas", New York, 1952.
- Villiers, A., "Sons of Sinbad", New York, Charles Scribner's Sons, 1969.
- Villiers, A., "The Dhow Builders of Kuwait" in "Geographical Magazine", London, 1948, p. 345.



الفهرس

ردمك ٩-٠٤-٣٢-٩٩٩٠٦
ISBN 99906-32-04-9